

**ŠTUDIJA UPRAVIČENOSTI PREDLAGANEGA
KORIDORJA TRETJE RAZVOJNE OSI —
EKONOMSKO-FINANČNA ANALIZA —
PREVERITEV MODELA FINANCIRANJA
PREDLAGANEGA KORIDORJA TRETJE
RAZVOJNE OSI**





Strukturni skladi EU v Sloveniji



REPUBLIKA SLOVENIJA
SLUŽBA VLADE RS ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN REGIONALNO POLITIKO

ŠTUDIJA UPRAVIČENOSTI PREDLAGANEGA KORIDORJA TRETJE RAZVOJNE OSI — EKONOMSKO-FINANČNA ANALIZA — PREVERITEV MODELA FINANCIRANJA PREDLAGANEGA KORIDORJA TRETJE RAZVOJNE OSI



Ljubljana, september 2007



Strukturni skladi EU v Sloveniji





Strukturni skladi EU v Sloveniji

**Naročnik:**

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko

Odgovorni predstavnik naročnika

Dražen Levojevič

Naloga:

Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – ekonomsko-finančna analiza – Preveritev modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi

Številka pogodbe:

SVRSLSRP št. C 1536-07M80036, z dne 18.07.2007

Dokument je nastal s finančno podporo Evropske unije.

Izdelovalec:

IPMIT Institut za projektni management in informacijsko tehnologijo d.o.o., Kotnikova 30, 1000 Ljubljana

Appia d.o.o., Leskoškova 9e, 1000 Ljubljana

Odgovorni vodja projekta:

mag. Vasja Kolšek, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Člani projektne skupine:

Samo Drnovšek, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Meta Černe, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Uroš Katič, univ.dipl.ekon. / IPMIT

mag. Roman Tomažič, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Dejan Štrukelj, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Saša Petronijevič, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Renata Duračak, univ.dipl.iur. / IPMIT

Jernej Ladinik, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Gregor Laura, univ.dipl.ekon. / IPMIT

Goran Jovanovič, univ.dipl.inž.grad. / Appia

David Lavrič, univ.dipl.inž.grad. / Appia



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Predmetne oznake:

Gesla: Regionalni razvoj, prometna infrastruktura, študija upravičenosti

Keywords: Regional development, transport infrastructure, feasibility study

Odgovorni vodja projekta

mag. Vasja Kolšek

Direktor IPMIT

mag. Sašo Novaković



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Copyright © Republika Slovenija, Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalni razvoj, 2007.

(Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.)



Strukturni skladi EU v Sloveniji





Strukturni skladi EU v Sloveniji



KAZALO VSEBINE

1.	UVOD	22
1.1.	NAMEN IN CILJI ŠTUDIJE	22
1.2.	SESTAVA ŠTUDIJE.....	22
2.	OPREDELITEV IN POMEN TRETJE RAZVOJNE OSI.....	22
2.1.	UMESTITEV TRETJE RAZVOJNE OSI V STRATEŠKO-RAZVOJNIH DOKUMENTIH	24
2.2.	UGOTOVITVE PREDHODNIH ŠTUDIJ.....	26
3.	OPREDELITEV KONCEPTOV	27
3.1.	KLASIČNA OBLIKA FINANCIRANJA S SREDSTVI PRORAČUNA.....	27
3.1.1.	Priprava in postopek sprejema proračuna	30
3.1.2.	Javno naročanje	31
3.1.2.1.	Subjekti	32
3.1.2.2.	Značilnosti postopka	33
3.1.2.3.	Vrednostni pragovi.....	34
3.1.2.4.	Faze znotraj postopka javnega naročanja	35
3.1.2.4.1.	<i>Predhodno informativno obvestilo.....</i>	<i>35</i>
3.1.2.4.2.	<i>Sklep o začetku postopka.....</i>	<i>36</i>
3.1.2.4.3.	<i>Priprava razpisne dokumentacije</i>	<i>36</i>
3.1.2.4.4.	<i>Objava obvestila o javnem naročilu in razpisne dokumentacije</i>	<i>36</i>
3.1.2.4.5.	<i>Predložitve in odpiranje ponudb</i>	<i>37</i>
3.1.2.4.6.	<i>Pregled in ocenjevanje ponudb.....</i>	<i>37</i>
3.1.2.4.7.	<i>Odločitev o oddaji naročila</i>	<i>38</i>
3.1.2.4.8.	<i>Objava obvestila o oddaji javnega naročila.....</i>	<i>39</i>
3.1.2.5.	Prednosti	39
3.1.2.6.	Slabosti	39
3.2.	JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO	40
3.2.1.	Definicija javno-zasebnega partnerstva	40
3.2.2.	Vloga javno-zasebnega partnerstva.....	42
3.2.3.	Prednosti javno-zasebnega partnerstva	43
3.2.4.	Slabosti javno-zasebnega partnerstva.....	44
3.2.5.	Tveganja javno-zasebnega partnerstva.....	44
3.2.5.1.1.	<i>Projektna tveganja</i>	<i>45</i>
3.2.6.	Oblike javno-zasebnega partnerstva.....	46
3.2.6.1.	Projektno financiranje	50
3.2.6.2.	Oblike javno-zasebnega partnerstva kot jih predvideva slovenska zakonodaja	55
3.2.6.2.1.	<i>Pogodbeno partnerstvo.....</i>	<i>56</i>
3.2.6.2.2.	<i>Statusno partnerstvo</i>	<i>57</i>
3.2.6.3.	Možni modeli izvajanja javno-zasebnega partnerstva na področju cestne infrastrukture	58



Strukturni skladi EU v Sloveniji



3.2.6.3.1.	Modeli zunanega izvajanja	58
3.2.6.3.2.	Koncesijski modeli	60
3.2.6.3.3.	Model ustanovitve skupnega podjetja (Joint venture model)	63
3.2.7.	Možni modeli javno-zasebnega partnerstva pri izgradnji koridorja tretje razvojne osi	63
3.2.7.1.	Izkušnje iz tujine	63
3.2.7.2.	Izkušnje v Sloveniji	64
3.2.7.3.	»User pay« model	66
3.2.7.4.	"Shadow toll" model	68
4.	VIRI SREDSTEV	71
4.1.	PRORAČUN	71
4.1.1.	Uveljavljeni/ustaljeni viri proračuna	77
4.1.1.1.	Obdavčitev pogonskih goriv	77
4.1.1.1.1.	Pogoji – procedura	79
4.1.1.1.2.	Prednosti financiranja	79
4.1.1.1.3.	Slabosti financiranja	80
4.1.1.1.4.	Možnosti financiranja	80
4.1.1.2.	Obdavčitev motornih vozil	85
4.1.1.2.1.	Pogoji - procedura	86
4.1.1.2.2.	Prednosti financiranja	86
4.1.1.2.3.	Slabosti financiranja	87
4.1.1.2.4.	Možnosti financiranja	87
4.1.1.3.	Prejeta sredstva iz Evropske unije	91
4.1.1.3.1.	Pogoji - procedura	93
4.1.1.3.2.	Prednosti financiranja	94
4.1.1.3.3.	Slabosti financiranja	95
4.1.1.3.4.	Možnosti financiranja	95
4.1.2.	Možni ostali viri proračuna	99
4.1.2.1.	Dodatna namenska sredstva kot posledica gospodarske rasti, spremembe nekaterih davčnih stopenj in prerazporejanja sredstev med proračunskimi uporabniki	99
4.1.2.1.1.	Gospodarska rast	100
4.1.2.1.2.	Sprememba drugih davčnih stopenj	101
4.1.2.1.3.	Prerazporejanje sredstev med proračunskimi uporabniki	102
4.1.2.1.4.	Možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi z dodatnimi namenskimi sredstvi	102
4.1.2.2.	Zadolževanje proračuna	108
4.1.2.2.1.	Zadolževanje proračuna Republike Slovenije v preteklosti	109
4.1.2.2.2.	Možni načini zadolževanja proračuna za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi	110
4.1.2.2.3.	Možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi z zadolževanjem	117
4.1.2.2.4.	Problem zadolževanja	121
4.1.2.3.	Prodaja državnega premoženja	123
4.1.2.3.1.	Prodaja stvarnega premoženja	123
4.1.2.3.2.	Prodaja finančnega premoženja	125



Strukturni skladi EU v Sloveniji



4.1.2.3.3. Možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi s prodajo državnega premoženja	127
4.2. CESTNINE	130
4.2.1. Pristojbine za uporabo infrastrukture in/ali regulacija prekomerne uporabe .	130
4.2.1.1. Pogoji - procedura	132
4.2.1.2. Prednosti financiranja	132
4.2.1.3. Slabosti financiranja	132
4.2.1.4. Možnosti financiranja	133
4.3. ZASEBNI KAPITAL	138
5. MODEL FINANCIRANJA	139
5.1. ODLOČITEV O OBLIKAH FINANCIRANJA – PRVA STOPNJA MODELA FINANCIRANJA	139
5.1.1. Izbira najprimernejše oblike izvedbe izgradnje prometne infrastrukture .	139
5.1.1.1. Alternativa dveh načinov izvedbe	141
5.1.1.2. Različna dinamika plačil	141
5.1.1.3. Porazdelitev tveganja glede presežka stroškov	143
5.1.1.4. Hitrost izvedbe	145
5.1.1.5. Razlike pri izvedbi postopka oddaje naročila	147
5.1.1.6. Opis dileme, ki izhaja iz zakonskega določila, da je potrebno opredeliti ali je JZP izvedljivo	148
5.1.2. Analiza ekonomske upravičenosti izgradnje 3RO z uporabo modela JZP...	149
5.1.2.1. Predpostavke izračuna ekonomske upravičenosti	149
5.1.2.2. Ocena ekonomske upravičenosti	150
5.1.2.3. Ugotovitve analize	153
5.2. ODLOČITEV O VIRIH FINANCIRANJA – DRUGA STOPNJA MODELA FINANCIRANJA	163
5.2.1. Predpostavke za potrebe določanja strukture virov financiranja po letih..	164
5.2.2. Določanje strukture virov financiranja po letih z uporabo modela JZP (Scenarij 1).....	166
5.2.2.1. Prikaz ugotovitev po posameznih virih financiranja in po letih	167
5.3. VSE POVEDANO JE PRIKAZANO TUDI V 8.3 PRILOGA 3: PRIMERJAVA DENARNIH TOKOV OBEH PROUČEVANIH SCENARIJEV	169
5.3.1.1. Prikaz ugotovitev po odsekih in po letih	170
5.3.1.1.1. Viri financiranja za odsek 1	171
5.3.1.1.2. Viri financiranja za odsek 2	173
5.3.1.1.3. Viri financiranja za odsek 3	176
5.3.1.1.4. Viri financiranja za odsek 4	178
5.3.1.1.5. Viri financiranja za odsek 5	181
5.3.1.1.6. Viri financiranja za odsek 6	184
5.3.1.1.7. Viri financiranja za odsek 7	186
5.3.1.1.8. Viri financiranja za odsek 8	189
5.3.1.1.9. Viri financiranja za odsek 9	191
5.3.1.1.10. Viri financiranja za odsek 10	194
5.3.1.1.11. Viri financiranja za odsek 11	197



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.1.1.12.	Viri financiranja za odsek 12.....	199
5.3.1.1.13.	Viri financiranja za odsek 13.....	202
5.3.1.1.14.	Viri financiranja za odsek 14.....	204
5.3.1.1.15.	Viri financiranja za odsek 15.....	207
5.3.2.	Določanje strukture virov financiranja po letih brez uporabe modela JZP (Scenarij 2).....	210
5.3.2.1.	Prikaz ugotovitev po posameznih virih financiranja in po letih	210
5.3.2.2.	Prikaz ugotovitev po odsekih in po letih	211
5.3.2.2.1.	Viri financiranja za odsek 1	212
5.3.2.2.2.	Viri financiranja za odsek 2	214
5.3.2.2.3.	Viri financiranja za odsek 3	217
5.3.2.2.4.	Viri financiranja za odsek 4	219
5.3.2.2.5.	Viri financiranja za odsek 5	222
5.3.2.2.6.	Viri financiranja za odsek 6	224
5.3.2.2.7.	Viri financiranja za odsek 7	227
5.3.2.2.8.	Viri financiranja za odsek 8	230
5.3.2.2.9.	Viri financiranja za odsek 9	232
5.3.2.2.10.	Viri financiranja za odsek 10.....	235
5.3.2.2.11.	Viri financiranja za odsek 11.....	237
5.3.2.2.12.	Viri financiranja za odsek 12.....	240
5.3.2.2.13.	Viri financiranja za odsek 13.....	243
5.3.2.2.14.	Viri financiranja za odsek 14.....	245
5.3.2.2.15.	Viri financiranja za odsek 15.....	248
6.	ZAKLJUČEK.....	251
7.	VIRI IN LITERATURA	255
7.1.	LITERATURA.....	255
7.2.	VIRI	257
7.3.	SPLETNI VIRI	257
8.	PRILOGE.....	259
8.1.	PRILOGA 1: PREDPOSTAVKE ZA IZRAČUN EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI	259
8.1.1.	Predpostavke glede izbranega scenarija	259
8.1.2.	Predpostavke glede razčlenitve na posamezne odseke.....	259
8.1.3.	Predpostavke glede dolžine posameznih odsekov	262
8.1.4.	Predpostavke glede prioritetnega vrstnega reda izgradnje posameznih odsekov	263
8.1.5.	Predpostavke glede vrednosti investicije v izgradnjo infrastrukture na posameznem odseku	263
8.1.6.	Predpostavke glede vrednosti vzdrževanja infrastrukture.....	265
8.1.7.	Predpostavka glede strukture kapitala	266
8.1.8.	Predpostavke glede stroškov kapitala	267
8.1.9.	Predpostavke glede prometnih tokov	268
8.2.	PRILOGA 2: IZRAČUNI EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI	271



Strukturni skladi EU v Sloveniji



8.3.	PRILOGA 3: PRIMERJAVA DENARNIH TOKOV OBEH PROUČEVANIH SCENARIJEV	285
8.4.	PRILOGA 4: STRUKTURA VIROV FINANCIRANJA V PRIMERU UPORABE JZP (SCENARIJ 1)	286
8.5.	PRILOGA 4: STRUKTURA VIROV FINANCIRANJA V SCENARIJU 2 (BREZ UPORABE JZP)	292

KAZALO SLIK

Slika 1: Postopek priprave in sprejemanja državnega proračuna	30
Slika 2: Pregled različnih tipov JZP	50
Slika 3: Struktura kapitala pri projektnem financiranju	51
Slika 4: Pogodbena konstrukcija projektnega financiranja	52
Slika 5: Finančna konstrukcija projektnega financiranja.....	53
Slika 6: Osnovne značilnosti koncepta projektnega financiranja	54
Slika 7: Oblike JZP, ki jih predvideva slovenska zakonodaja.....	56
Slika 8: Modeli JZP	58
Slika 9: Prakse JZP na področju cestne infrastrukture po Evropi.....	64
Slika 10: Razkorak med zahtevanimi in razpoložljivimi sredstvi za izgradnjo infrastrukture	65
Slika 11: Deleži prihodkov proračuna Republike Slovenije za leto 2006 (<i>Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni</i>)	75
Slika 12: Deleži odhodkov proračuna Republike Slovenije za leto 2006 (<i>Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni</i>)	75
Slika 13: Gibanje prihodkov proračuna Republike Slovenije iz naslova trošarin po posameznih trošarinskih izdelkih (podatki so v €) (<i>Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni</i>).....	81
Slika 14: Predvideni prihodki v proračunu Republike Slovenije iz naslova davka na motorna vozila (<i>Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm</i>).....	88
Slika 15: Gibanje deleža pravic porabe sredstev ESRR v programskem obdobju 2007-2013 (v %) (<i>Vir: OP ROPI, lastni izračuni</i>).....	97
Slika 16: Načrt porabe EU sredstev (ESRR sklada) in nacionalnih javnih virov v programskem obdobju 2007-2013 (v €) (<i>Vir OP ROPI, Ministrstvo za promet, lastni izračuni</i>).	98
Slika 17: Predvideni prihodki v državnem proračunu iz naslova letnega povračila za uporabo cest (<i>Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm</i>).	134
Slika 18: Predvideni prihodki od cestnin cestninskih cest (v €) (<i>Vir: http://www.dars.si/?id=70007</i>).	137
Slika 19: Možnosti izvedbe investicijskega projekta.....	139
Slika 20: Dinamika plačil pri javnih naročilih.....	142
Slika 21: Dinamika plačil pri javno-zasebnem partnerstvu.....	143



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 22: Primerjava NSV plačil po klasičnem načinu in v okviru JZP	144
Slika 23: Model izračuna ekonomske upravičenosti	149
Slika 24: Vrednost izgradnje infrastrukture in vzdrževanje.....	151
Slika 25: Struktura investicije po posameznih funkcionalnih odsekih.....	152
Slika 26: Delež potrebnega sofinanciranja države	156
Slika 27: Struktura ocenjenih in zahtevanih prevoženih kilometrov.....	158
Slika 28: Faktor povečanja prometa	158
Slika 29: Primerjava odsekov glede na IRR in delež intervencije države.....	161
Slika 30: Primerjava odsekov glede na optimalno prvo leto uporabe in deležem intervencije države.....	163
Slika 31: Prikaz strukture pričujoče študije.....	251
Slika 32: Idejni potek trase najučinkovitejših scenarije (<i>Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje</i>).....	259
Slika 33: Pregled funkcionalnih odsekov (<i>Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje</i>).....	261
Slika 34: Terminski plan (<i>Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje</i>).....	263
Slika 35: Splošen proces investiranja in njegova povezava z življenjskim ciklom projekta	265
Slika 36: Struktura vrednosti kapitala po posameznih funkcionalnih odsekih	273
Slika 37: Struktura zahtevanega kapitala za celotno 3RO	274
Slika 38: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta	276
Slika 39: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta po posameznih funkcionalnih odsekih	278
Slika 40: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta glede na posamezne funkcionalne odseke.....	278
Slika 41: Obseg zahtevanih prihodkov na leto po posameznih funkcionalnih odsekih	280
Slika 42: Skupno število prevoženih km po posameznih funkcionalnih odsekih	282
Slika 43: Zahtevana cestnina na kilometer po posameznih funkcionalnih odsekih	282
Slika 44: Skupna zahtevana cestnina po posameznih funkcionalnih odsekih	283
Slika 45: Primerjava prihodkov na podlagi zahtevane in zakonsko določene cestnine	284
Slika 46: Primerjava denarnih tokov obeh proučevanih scenarijev po letih	285

KAZALO TABEL



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tabela 1: Pregled veljavnih in minimalnih stopenj trošarin za motorni bencin in energente (v €) (Vir: http://www.carina.gov.si/si/informacije/podjetja/trosarine/trosarinski_izdelki_in_zneski_trosarin/#c11836).....	79
Tabela 2: Slika 14: Prihodki proračuna Republike Slovenije iz naslova trošarin (v €) (Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni).....	81
Tabela 3: Potencialni povprečni letni prihodki iz naslova trošarin za motorne bencine (v €) (Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni).....	84
Tabela 4: Prikaz stopenj za plačilo davka na motorna vozila	86
Tabela 5: Predvideni prihodki v proračunu Republike Slovenije iz naslova davka na motorna vozila (v €) (Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm).....	87
Tabela 6: Potencialni povprečni letni prihodki iz naslova davka na motorna vozila (v €)	90
Tabela 7: Načrt porabe EU sredstev in nacionalnih javnih virov za projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi v posameznem letu programskega obdobja 2007-2013 (Vir: OP ROPI, Ministrstvo za promet, lastni izračuni).....	98
Tabela 8: Izračun sredstev na voljo za dodatne investicije države (Vir: BILTEN JAVNIH FINANC LETNIK IX, ŠT. 6, Junij 2007, lastni izračuni).....	105
Tabela 9: Sredstva na voljo za izvedbo projekta »Cestna povezava 3. razvojna os«, ob različnih političnih preferencah	108
Tabela 10: Pregled sofinanciranih projektov v Sloveniji s sredstvi EIB (Vir: Evropska investicijska banka).....	114
Tabela 11: Dolg centralne države po instrumentih na dan 31.03.2007 v mio USD (Vir: MF (http://www.mf.gov.si/slov/tekgib/vl_dolg.htm))	115
Tabela 12: Rating Slovenije na podlagi ocene plačilne sposobnosti za dolgoročne obveznosti (Vir: spletne strani agencij)	115
Tabela 13: Izdaje državnih obveznic v obdobju od januarja 2006 do februarja 2007 (Vir: MF (http://www.mf.gov.si/slov/obvezn/spor.htm#rezultati)).	116
Tabela 14: Stroški obresti ob različnih ročnostih obresti (Vir: Lastni izračuni na podlagi podatkov MF glede izdaj obveznic).....	117
Tabela 15: Terminski plan pridobivanja sredstev in odplačevanja dolga iz naslova izdanih obveznic, kjer se sproti zadolžujemo še za odplačevanje obresti (Vir: Lastni izračuni)	119
Tabela 16: Terminski plan pridobivanja sredstev in odplačevanja dolga iz naslova izdanih obveznic, s sprotnim odplačevanjem obresti (Vir: Lastni izračuni).....	121
Tabela 17: Namen zadolževanja proračuna RS v letu 2007 (Vir: Program financiranja državnega proračuna RS za leto 2007).....	121
Tabela 18: Tekoči primanjkljaji in skupni dolg RS od leta 2000 do 2006 (Vir: Statistični urad Republike Slovenije).....	122
Tabela 19: Stanje premoženja države na dan 31.12.2006 (Vir: Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006).....	128



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tabela 20: Potencialna sredstva iz prodaje kapitalskih naložb, ki bi jih lahko namenili za 3. razvojno os (Vir: <i>Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006, lastni izračuni</i>).....	129
Tabela 21: Potencialna sredstva iz prodaje nepremičnin, ki bi jih lahko namenili za 3. razvojno os (Vir: <i>Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006, lastni izračuni</i>).....	129
Tabela 22: Predvideni prihodki v proračunu RS iz naslova letnega povračila za uporabo cest (v €) (Vir: <i>http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm</i>).....	133
Tabela 23: Potencialni povprečni letni prihodki iz naslova letnega povračila za uporabo cest (v €) ...	136
Tabela 24: Predvideni prihodki od cestnin cestninskih cest (v €) (Vir: <i>http://www.dars.si/?id=70007</i>)	137
Tabela 25: Skupna ocena investicije.....	150
Tabela 26: Struktura investicije po posameznih funkcionalnih odsekih.....	152
Tabela 27: Obseg zahtevanih letnih prihodkov po posameznih funkcionalnih odsekih	155
Tabela 28: Primerjava zahtevane cestnine in zakonsko določene cestnine	156
Tabela 29: Zahtevano število prevoženih kilometrov za zagotovitev zahtevanih prihodkov.....	157
Tabela 30: Zahtevan prihodek po posameznih funkcionalnih odsekih	159
Tabela 31: Primerjava odsekov glede na IRR in deležom intervencije države	161
Tabela 32: Primerjava odsekov glede na optimalno prvo leto uporabe in deležem intervencije države	162
Tabela 33: Viri financiranja za odsek 1 (Scenarij 1)	173
Tabela 34: Viri financiranja za odsek 2 (Scenarij 1)	176
Tabela 35: Viri financiranja za odsek 3 (Scenarij 1)	178
Tabela 36: Viri financiranja za odsek 4 (Scenarij 1)	181
Tabela 37: Viri financiranja za odsek 5 (Scenarij 1)	183
Tabela 38: Viri financiranja za odsek 6 (Scenarij 1)	186
Tabela 39: Viri financiranja za odsek 7 (Scenarij 1)	189
Tabela 40: Viri financiranja za odsek 8 (Scenarij 1)	191
Tabela 41: Viri financiranja za odsek 9 (Scenarij 1)	194
Tabela 42: Viri financiranja za odsek 10 (Scenarij 1).....	196
Tabela 43: Viri financiranja za odsek 11 (Scenarij 1).....	199
Tabela 44: Viri financiranja za odsek 12 (Scenarij 1).....	202
Tabela 45: Viri financiranja za odsek 13 (Scenarij 1).....	204
Tabela 46: Viri financiranja za odsek 14 (Scenarij 1).....	207



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tabela 47: Viri financiranja za odsek 15 (Scenarij 1).....	209
Tabela 48: Viri financiranja za odsek 1 (Scenarij 2)	214
Tabela 49: Viri financiranja za odsek 2 (Scenarij 2)	216
Tabela 50: Viri financiranja za odsek 3 (Scenarij 2)	219
Tabela 51: Viri financiranja za odsek 4 (Scenarij 2)	222
Tabela 52: Viri financiranja za odsek 5 (Scenarij 2)	224
Tabela 53: Viri financiranja za odsek 6 (Scenarij 2)	227
Tabela 54: Viri financiranja za odsek 7 (Scenarij 2)	229
Tabela 55: Viri financiranja za odsek 8 (Scenarij 2)	232
Tabela 56: Viri financiranja za odsek 9 (Scenarij 2)	235
Tabela 57: Viri financiranja za odsek 10 (Scenarij 2).....	237
Tabela 58: Viri financiranja za odsek 11 (Scenarij 2).....	240
Tabela 59: Viri financiranja za odsek 12 (Scenarij 2).....	242
Tabela 60: Viri financiranja za odsek 13 (Scenarij 2).....	245
Tabela 61: Viri financiranja za odsek 14 (Scenarij 2).....	248
Tabela 62: Viri financiranja za odsek 15 (Scenarij 2).....	250
Tabela 63: Dolžina in struktura posameznih funkcionalnih odsekov	262
Tabela 64: Predpostavke glede vrednosti izgradnje odsekov.....	264
Tabela 65: Predpostavka investicijskih vrednosti izgradnje posameznih funkcionalnih odsekov	265
Tabela 66: Predpostavke glede vzdrževanja odsekov	266
Tabela 67: Predpostavke glede kapitalne konstrukcije	267
Tabela 68: Predpostavke glede stroškov kapitala.....	268
Tabela 69: Predpostavke glede PLDP po posameznih funkcionalnih odsekih.....	271
Tabela 70: Struktura in stroški kapitala	272
Tabela 71: Pričakovane vrednosti kapitala v ekonomski življenjski dobi funkcionalnih odsekov.....	273
Tabela 72: Struktura zahtevanega kapitala za celotno 3RO	274
Tabela 73: Struktura vseh plačil glede na finančno konstrukcijo projekta za posamezne funkcionalne odseke	275
Tabela 74: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta	276
Tabela 75: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta po posameznih funkcionalnih odsekov	277
Tabela 76: Obseg in struktura zahtevanih prihodkov na leto po posameznih funkcionalnih odsekih ..	279
Tabela 77: Zahtevana cestnina na določenem funkcionalnem odseku.....	281



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tabela 78: Primerjava prihodkov na podalgi zahtevane in zakonsko določene cestnine284



Strukturni skladi EU v Sloveniji



UPORABLJENI POJMI

BDP	Bruto domači proizvod
BND	Bruto nacionalni dohodek
DBFO	Načrtuj-zgradi-financiraj-upravljaj (ang. "Design-Build-Finance-Operate")
BOO	Zgradi-upravljaj-imej v lasti (ang. "Build-Operate-Own")
BOOT	Zgradi-upravljaj-imej v lasti-prenesi (ang. "Build-Operate-Own-Transfer")
BOT	Zgradi-upravljaj-prenesi (ang. "Build-Operate-Transfer")
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d.
DDV	Davek na dodano vrednost
DRP	Državni razvojni program Republike Slovenije za obdobje 2007-2013
EBRD	Evropska banka za obnovo in razvoj
EIB	Evropska investicijska banka
EMU	Ekonomska in monetarna unija
ERM II	Mehanizem deviznih tečajev II (ang. "Exchange Rate Mechanism")
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
ESS	Evropski socialni sklad
EU	Evropska unija
€	Evro
JZP	Javno-zasebno partnerstvo
KDD	Centralna Klirinško depotna družba d.d.
KS	Kohezijski sklad
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
NRP	Načrt razvojnih programov



Strukturni skladi EU v Sloveniji



NSRO	Nacionalni strateški referenčni okvir 2007-2013
OP	Operativni programi
OP ESS	Operativni program razvoja človeških virov za obdobje 2007-2013
OP ROPI	Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013
OP RR	Operativni program krepitev regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013
OU	Organ upravljanja
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
SRS	Strategija razvoja Slovenija
TEN	Trans-evropsko infrastrukturno omrežje (ang. "Trans- European Network")

UPORABLJENI POJMI POVEZANI Z ZAKONODAJO

ZJZP	Zakon o javno-zasebnem partnerstvu
Pravilnik	Pravilnik o postopkih za izvrševanje proračuna Republike Slovenije
Uredba	Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1260/1999
Uredba o stvarnem premoženju	Uredba o pridobivanju, razpolaganju in upravljanju s stvarnim premoženjem države in občine
Zakon o stvarnem premoženju	Zakon o pridobivanju, razpolaganju in upravljanju s stvarnim premoženjem države in občine
ZDMV	Zakon o davku na motorna vozila
ZGD	Zakon o gospodarskih družbah
ZIPRO	Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2007 in 2008



Strukturni skladi EU v Sloveniji



ZJC	Zakon o javnih cestah
ZJF	Zakon o javnih financah
ZJN	Zakon o javnem naročanju
ZTro	Zakon o trošarinah
ZZNSGC	Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji



1. UVOD

1.1. NAMEN IN CILJI ŠTUDIJE

Namen "Študije upravičenosti koridorja tretje razvojne osi – ekonomsko-finančna analiza" je ekonomsko-finančna analiza investicije in virov financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi.

V skladu z namenom študije so njeni cilji naslednji:

- Opredelitev in identifikacija možnih konceptov pokrivanja finančnih obveznosti izgradnje koridorja tretje razvojne osi.
- Identifikacija in proučitev različnih modelov financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi.
- Določitev optimalnega modela financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi.

1.2. SESTAVA ŠTUDIJE

Študija preveritve modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi je razdeljena v šest poglavij. Uvodu z opredelitvijo in pomenom tretje razvojne osi, sledi poglavje, kjer so opredeljeni možni koncepti in načini pokrivanja obveznosti izgradnje koridorja tretje razvojne osi. V tretjem poglavju so predstavljeni potencialni viri financiranja, ki bi se lahko namenili za izgradnjo predlaganega koridorja tretje razvojne osi, sledi poglavje v katerem so predstavljeni različni modeli financiranja ter predlog končnega modela financiranja izgradnje prometnice. Študija se konča z ugotovitvami povzetimi v zaključku ter navedbo uporabljene literature in virov.

V vsebinskem smislu je študija sestavljena iz treh ključnih delov, in sicer možnih oblik konceptov financiranja, virov financiranja ter modelov financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi. V okviru možnih oblik financiranja sta preučevana koncept javnega naročanja in javno-zasebnega partnerstva. Med potencialnimi viri financiranja so proučeni proračunski viri, ki se v vsebinskem smislu delijo na ustaljene/uveljavljene vire financiranja ter možne ostale vire, ki bi se prav tako lahko zagotovili preko proračuna, viri iz naslova pobranih cestnin, ki kot taki niso del proračuna ter zasebni viri. Modeli financiranja so proučeni glede na kriterije in omejitve ter aplicirani na posamezen odsek izgradnje koridorja tretje razvojne osi.

2. OPREDELITEV IN POMEN TRETJE RAZVOJNE OSI

Tretja razvojna os je prometna povezava, ki poteka v smeri od severne proti jugovzhodni Sloveniji (od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško) in poteka po območju petih statističnih in razvojnih regij, in sicer Koroške, Savinjsko-Šaleške, Zasavske, Spodnje posavske ter Jugovzhodne Slovenije (skupaj gre za območje 72 občin).



V skladu s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju: SPRS) je tretja razvojna os opredeljena kot sekundarna prometna povezava, ki se navezuje na trans-evropsko infrastrukturno omrežje ("TEN – Trans- European Network"), V.¹ in X.² panevropski prometni koridor ter Jadransko–Jonsko prometno os. Z izgradnjo tretje razvojne osi se v severnem delu Koroška in Savinjsko–Šaleška regija navezujeta na V. panevropski prometni koridor, medtem ko je v njenem južnem delu bistvena povezava Jugovzhodne Slovenije na X. panevropski prometni koridor.

Tretjo razvojno os je mogoče opredeliti tudi kot strukturni projekt čezmejnega pomena, ki med seboj povezuje regionalna središča in njihove razvojne potencialne ter jih pripenja na omrežje panevropskih povezav. Povezala naj bi regionalna središča kot so Beljak, Celovec in Pliberk na avstrijskem Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto v Sloveniji ter Karlovec in Reko na Hrvaškem.

Pomen tretje razvojne osi je predvsem v spodbujanju regionalnega razvoja in izboljšanju trenutnega stanja nekaterih regij (predvsem Koroške, Zasavske in Jugovzhodne Slovenije), ki zaradi slabše prometne povezanosti izgubljajo svoje razvojne potencialne in se soočajo s številnimi razvojnimi težavami. Znatno je predvsem odliv kadrov, rast večjih, prodornih in uspešnih podjetij je omejena in s tem njihov dolgoročni pozitiven vpliv na ta območja, težave pa nastopajo tudi pri poselitvi, saj se ljudje s teh območij odseljujejo v večja mesta.

Z izgradnjo koridorja tretje razvojne osi naj bi se tako doprineslo predvsem k skladnejšemu regionalnemu razvoju, bolj uravnoteženi prostorski politiki, k doseganju večje konkurenčnosti območij (razvoj podjetij, poslovnih con, logistične storitve, turizem, itd.) po katerih bo prometnica potekala, odpravila pa naj bi se tudi ozka grla na državni cestni mreži. Pri tem je potrebno opozoriti, da je izgradnja tretje razvojne osi zgolj potreben pogoj, ne pa tudi zadosten, da se dosežejo prej navedeni cilji oziroma učinki. Poleg izgradnje same prometnice bodo potrebne tudi investicije v ostalo infrastrukturo in številni drugi ukrepi, ki pa zahtevajo aktivno vlogo prebivalstva posameznih regij preko katerih bo prometnica potekala.

Razloge, ki govorijo v prid izgradnji koridorja tretje razvojne osi, je tako mogoče strniti v naslednje:

- Izboljšanje zmogljivosti na cestni povezavi z odpravo ozkih grl na obstoječi državni cestni mreži in posledično znižanje stroškov transporta.
- Posredno izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva in ugoden vpliv na regionalni razvoj območij preko katerih bo prometnica potekala.

¹ V. panevropski prometni koridor povezuje JZ in V Evropo. Glavna pot koridorja poteka skozi Slovenijo na osi Benetke-Trst/Koper-Ljubljana-Maribor-Murska Sobota-Pince/Hodoš-Budimpešta.

² X. panevropski prometni koridor povezuje SZ in JV Evropo in poteka skozi Slovenijo po osi Salzburg-Karavanke-Ljubljana-Obrežje-Zagreb-Beograd-Skopje-Solun in po eni od štirih vej (Xa), ki poteka čez slovensko ozemlje, in sicer veja Gradec-Maribor-Zagreb.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Možnost izkoriščanja potencialov prostora za poselitev, infrastrukturo, proizvodne in oskrbne dejavnosti, rekreacijo, turizem in funkcionalno zaokrožanje naselij in območij drugih dejavnosti.
- Povezovanje slovenskih regionalnih oziroma sekundarnih središč s čezmejnimi regionalnimi središči v Avstriji in na Hrvaškem.

2.1. UMESTITEV TRETJE RAZVOJNE OSI V STRATEŠKO-RAZVOJNIH DOKUMENTIH

Tretja razvojna os ima podlago tudi v strateško-razvojnih dokumentih na nacionalnem nivoju. Tako je izgradnja koridorja tretje razvojne osi umeščena v vse ključne strateško-razvojne dokumente kot so Strategija razvoja Slovenije (v nadaljevanju: SRS), Državni razvojni program Republike Slovenije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju: DRP), Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023 (v nadaljevanju: Resolucija), Nacionalni strateški referenčni okvir (v nadaljevanju: NSRO), Operativni programi³ (v nadaljevanju: OP) in Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju: SPRS). Poleg v navedenih strateško-razvojnih dokumentih na nacionalnem nivoju je tretja razvojna os opredeljena tudi v strateško-razvojnih dokumentih na regionalni ravni.

SRS je krovni razvojni dokument, ki opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije ter pet razvojnih prioritet z akcijskimi načrti. V ospredju nove strategije je celovita blaginja vsakega posameznika in se poleg na gospodarska vprašanja osredotoča tudi na socialna, okoljska, politična, pravna in kulturna razmerja. SRS, ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela v juniju 2005, tako predstavlja strategijo trajnostnega razvoja Slovenije, po drugi strani pa pomeni tudi prenos ciljev Lizbonske strategije v nacionalno okolje, ob upoštevanju posebnih razvojnih možnosti in zaostankov Slovenije.

Razvojne prioritete SRS so podlaga za programe in ukrepe DRP oziroma NSRO ter pripadajočih OP-jev. Če je SRS konceptualni dokument, katerega namen je oblikovanje vizije dolgoročnega razvoja Slovenije, pa je DRP dejansko njegov izvedbeni dokument, ki natančneje opredeljuje razvojno-investicijske prioritete, ki so zapisane za uspešno realizacijo SRS. Razvojno-investicijske prioritete DRP so zato enake predstavljenim petim razvojnim prioritetam SRS. DRP tako predstavlja ogrodje za uresničevanje SRS, medtem ko NSRO in OP-ji njegovo podmnožico.

DRP vključuje vse tiste razvojno-investicijske projekte v Sloveniji v obdobju 2007-2013, ki bodo financirani ali sofinancirani iz državnega in občinskih proračunov, medtem ko NSRO in OP-ji vključujejo tiste programe in projekte, ki bodo sofinancirani iz evropskega proračuna in

³ Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju: OP RR), Operativni program razvoja človeških virov za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju: OP ESS) in Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju: OP ROPI).



Strukturni skladi EU v Sloveniji



bodo hkrati izpolnjevali merila novih uredb EU s področja kohezijske politike v obdobju 2007-2013.

Iz DRP tako sledi, da ima izgradnja koridorja tretje razvojne osi podlago v peti razvojni prioriteti, ki nosi naslov Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja. Namen te razvojne prioritete je zagotoviti visoko kakovost življenja, ki temelji na razvoju kulture in nacionalne identitete, skladnejšem razvoju regij, varnosti, gospodarjenju s prostorom in trajnostni mobilnosti ter izboljšani kakovosti okolja in ustrezni komunalni infrastrukturi. V okviru pete razvojne prioritete je tako predviden nacionalni razvojni projekt Modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh, kamor sodi tudi izgradnja koridorja tretje razvojne osi.

Nacionalni razvojni projekt Modernizacija državnega cestnega omrežja je hkrati predviden tudi v Resoluciji, ki je bila sprejeta na podlagi SRS. Namen Resolucije je usmeritev in orodje za načrtovanje javnih financ na eni strani ter resornih programov in strategij na drugi. Resolucija je osnova za izvajanje dolgoročne razvojne politike in proračunskega načrtovanja, hkrati pa daje jasno znamenje regijam, lokalnim skupnostim in razvojnim partnerstvom, v katere vsebine na projektni ravni namerava država prednostno vlagati v naslednjem obdobju.

Resolucija kot cilj projekta Modernizacije državnega cestnega omrežja določa koncentracijo gospodarskega razvoja na njihovih trasah, izboljšanje prometne varnosti in pretočnost prometa, doseganje teh ciljev pa bo imelo učinek na doseganje konkurenčnosti, skladnejšega regionalnega razvoja in bolj uravnoteženo prostorsko politiko.

Tretja razvojna os ima podlago tudi v NSRO, ki opredeljuje generalno strategijo države članice EU za doseganje hitrejše konvergence in predstavlja osnovo za črpanje sredstev evropskega proračuna, hkrati pa je tudi podlaga za pripravo OP. NSRO poleg razvojnih prioritet določa tudi ključna področja na katera se nanašajo osrednji razvojni projekti, in sicer:

- razvojna mreža Slovenije,
- povezovanje naravnih in kulturnih potencialov,
- učinkovito upravljanje z okoljem,
- mobilnost za podporo gospodarskemu razvoju in
- institucionalna in administrativna usposobljenost.

Tretja razvojna os je umeščena pod ključno področje Mobilnost za podporo gospodarskemu razvoju, kjer gre za vrsto investicijskih aktivnosti različnih resorjev katerih namen je zagotoviti učinkovito prometno infrastrukturo.

Še konkretnješo umestitev tretje razvojne osi v strateško-razvojnih dokumentih pa je mogoče najti v OP ROPI, pripravljenem na podlagi NSRO. OP ROPI tako v okviru razvojne prioritete Prometna infrastruktura in prednostne usmeritve Področje cest predvideva sofinanciranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi v okviru projekta Cestna povezava 3. razvojne osi: Avstrija do A1 Šentilj-Koper in A1 Šentilj-Koper do Novo mesto do Hrvaška.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Pomen tretje razvojne osi je razviden tudi iz SPRS, ki je temeljni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru, opredeljuje cilje prostorskega razvoja, podaja zasnovo in strateške usmeritve za prostorski razvoj države ter instrumente za usmerjanje nacionalnega prostorskega razvoja. SPRS med drugim določa tudi prioritete prostorskega razvoja, ki so navedene v nadaljevanju:

- enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor,
- policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj,
- vitalna in urejena mesta,
- usklajen razvoj širših mestnih območij,
- povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture,
- vitalnost in privlačnost podeželja,
- krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine in
- prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

Izgradnja tretje razvojne osi se tako ujema najmanj z naslednjimi prioritetami SPRS, in sicer 1. enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, 2. policentrični urbani in regionalni prostorski razvoj, 5. povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture.

Umestitev tretje razvojne osi v strateško-razvojne dokumente govori o pomenu in resni zavezi Vlade Republike Slovenije k izgradnji koridorja tretje razvojne osi.

2.2. UGOTOVITVE PREDHODNIH ŠTUDIJ

Ekonomsko-finančna analiza investicije in virov financiranja izgradnje predlaganega koridorja tretje razvojne osi temelji na dveh predhodno pripravljenih študijah. Prva, krovna študija, se nanaša na analizo celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, druga študija pa se ukvarja s prometno-ekonomskim vrednotenjem koridorja tretje razvojne osi.

Namen študije celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je bilo oblikovati strokovne osnove za določitev, vrednotenje ter medsebojno primerjavo posameznih scenarijev razvoja prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi in predlog najustreznejšega scenarija, ki bo zagotavljal ustrezen prispevek prometne infrastrukture k trajnostnemu razvoju obravnavanega območja. Tako se je v okviru študije presojala učinkovitost in uspešnost posameznega scenarija z vidika ekonomičnosti transporta ter okoljskega, prostorskega in razvojnega vidika.

S študijo je bilo proučenih 10 scenarijev, od tega dva scenarija po katerih bi izgradnja prometnice najmanj negativno vplivala na okolje (pri enem od scenarijev so se upoštevale tudi obstoječe avtoceste), dva scenarija, po katerih bi izgradnja koridorja tretje razvojne osi bila najcenejša (pri enem od scenarijev so se upoštevale tudi obstoječe avtoceste), en scenarij z vidika cilja zagotavljanja najboljših povezav, en scenarij z vidika zagotavljanja



najboljših povezav glavnih centrov na obravnavanem območju z upoštevanjem kriterija družbene sprejemljivosti, en scenarij na podlagi kriterija razvoja javnega potniškega prometa, trije scenariji pa so t.i. kompozitni scenariji. Kompozitni scenariji so dejansko kombinacija posameznih osnovnih scenarijev, po katerih se je zasledovalo točno določen cilj (najmanjši vpliv na okolje, najnižji stroški, prometna povezanost, itd.).

Na podlagi izbranih kriterijev in proučevanih scenarijev je študija pokazala, da je najbolj primeren potek koridorja tretje razvojne osi v skladu s kompozitnim scenarijem, kjer gre za kombinacijo scenarijev po katerem se je zasledovalo cilj zagotavljanja najboljših povezav in cilj najboljše povezanosti glavnih centrov na obravnavanem območju.

Na podlagi študije prometno-ekonomskega vrednotenja koridorja tretje razvojne osi se je predlagani kompozitni scenarij oziroma idejni potek trase razdelilo na petnajst funkcionalnih odsekov. Vsak funkcionalni odsek je z vidika izgradnje zaključena celota. Na podlagi študije je bilo ugotovljeno, da je za izgradnjo vseh petnajstih odsekov v skupni dolžini 198,9 km potrebnih 1.316 mio €, kar v povprečju zahteva investicijo v višini 6,6 mio € na kilometer zgrajene prometnice. Pri tem je predvideno, da bi se izgradnja pričela z letom 2009 in se zaključila z letom 2029. V skladu s študijo bi se v letu 2013 v uporabo dalo prvih pet odsekov, v letu 2015 en odsek, trije odseki v letu 2016, dva odseka v letu 2018 in po en odsek v letih 2025, 2027, 2029 in zadnji v letu 2030. Študija prometno-ekonomskega vrednotenja je pokazala, da bi izgradnja petnajstih funkcionalnih odsekov zahtevala večino investicijskih sredstev v začetnem obdobju izgradnje prometnice, in sicer med letoma 2009 in 2015 (100 mio € ali več), z največjo investicijo v letu 2012 (244,9 mio €), ter manjši obseg sredstev v letih 2016, 2017 ter v obdobju med letoma 2021 in 2029 (manj kot 50 mio €).

Pričujoča študija ekonomsko-finančne analize izgradnje koridorja tretje razvojne osi je tako pripravljena na podlagi predhodno navedenih dveh študij. Glavni vhodni inputi, na katerih temelji ekonomsko-finančna analiza, so celotna ocenjena vrednost potrebne investicije v višini 1.316 mio €, obdobje izgradnje med letoma 2009 in 2029 ter postopnost izgradnje oziroma petnajst funkcionalnih odsekov.

3. OPREDELITEV KONCEPTOV

V poglavju Opredelitev konceptov sta predstavljena dva možna koncepta financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi. Prvi koncept se nanaša na klasično obliko financiranja s sredstvi iz državnega proračuna, in sicer gre za klasično obliko javnega naročanja. Drugi koncept financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi pa so različne oblike javno-zasebnih partnerstev.

3.1. KLASIČNA OBLIKA FINANCIRANJA S SREDSTVI PRORAČUNA

V okviru namenskih sredstev državnega proračuna se kot vir financiranja uporabi sredstva iz državnega proračuna.

Državni proračun je pomemben instrument, ki ga ima vlada na voljo pri izvajanju večletne makroekonomske politike, katere cilj je zagotavljanje stabilnih javnih financ in pospeševanje



Strukturni skladi EU v Sloveniji



gospodarskega ter družbenega razvoja. V nadaljevanju sledijo nekatere opredelitve proračuna, ki se najpogosteje navajajo v strokovni literaturi.

Zakon o javnih financah (Ur.l. RS, št. 79/1999, 124/2000, 79/2001, 30/2002, v nadaljevanju: ZJF) opredeljuje proračun kot akt države oziroma občine, s katerim so predvideni vsi prihodki in drugi prejemki ter odhodki in drugi izdatki države oziroma občine za eno leto.

Proračun je ekonomsko-politični akt, o sestavi katerega se odloča v parlamentu, in s katerim se predvidijo proračunski prihodki in določijo proračunski odhodki.

Proračun je instrument javnih financ, katerih namen je izvajanje gospodarske dejavnosti države ter drugih javnih in pol javnih zavodov.

Proračun je orodje menedžerjev in upravljalcev organizacij uporabnikov proračuna.

Je računovodski instrument, ki omogoča vzdrževanje odgovornosti vladnih služb in organizacij, zaposlenih in vlade v celoti pri porabi proračunskih sredstev.

Temeljne naloge pri upravljanju proračuna so uresničitev proračuna v okvirih in za namene, kot je bil sprejet, njegovo pravočasno in fleksibilno prilagajanje spremenjenim fiskalnim okoliščinam in uresničevanje v proračunu zastavljenih družbenih in gospodarskih ciljev. Sredstva proračuna se uporabljajo za financiranje funkcij državnih in občinskih organov, za izvajanje njihovih nalog in druge namene, ki so opredeljeni z ustavo, zakoni ali občinskimi predpisi ter v višini, ki je nujna za delovanje in izvajanje njihovih nalog in programov.

Pri izvajanju proračuna se mora izvršna oblast držati določenih načel. Ta načela se uporabljajo zlasti zato, da se ji po eni strani zagotovi potrebna svoboda pri ravnanju, po drugi strani pa se ji določijo meje ter zakonodajni veji oblasti omogoči potrebno kontrolo. Med načeli proračuna gre omeniti predvsem naslednja:

- *Načelo gospodarnosti in varčnosti.* Gospodarnost vnaša v proračun podjetniško gledanje na razmerje med uveljavljenimi ukrepi in zastavljenim ciljem - ali se z danimi ukrepi dosega najboljši učinek in ali bi bilo mogoče doseči enak učinek z manj obremenjujočimi ukrepi. Varčnost je tradicionalna zahteva, v skladu s katero naj država čim manj obremenjuje osebe, kar pomeni omejevanje državnih izdatkov. Načelo varčnosti pomeni, da se z vloženimi sredstvi zagotovi izpolnitev nalog, ki pa se morajo omejiti le na nujen obseg (gre za relacijo sredstva – nujnost).
- *Načelo predvidljivosti* izhaja iz planske narave proračuna (usmerjen je v prihodnost). Predvidljivost obsega tudi vprašanje, kaj se zgodi, če proračun ni pravočasno sprejet.
- *Načelo letnosti in časovne vezanosti* pomeni, da se proračun sprejema za eno ali več proračunskih let, pri čemer mora biti proračun predstavljen za vsako leto posebej. Izdatki in pooblastila so dani le za eno leto. Morebiten ostanek sredstev ne sme biti porabljen v prihodnjem letu, o njem odloča parlament ob sprejemanju zaključnega računa.
- *Načelo posamičnega opredeljevanja in stvarne vezanosti* pomeni, da je proračunska vsota tako glede prihodkov kot glede izdatkov razdeljena na postavke. Prihodki so opredeljeni po virih (davčni, nedavčni, kapitalski, transferni itd.), enako izdatki.



Proračunski viri in izdatki imajo vedno zakonsko podlago, prav tako tudi morebitni pravni posli, iz katerih ti izvirajo.

- *Načelo enotnosti in popolnosti* pomeni, da morajo biti različna finančna planiranja države in lokalnih skupnosti izkazane v proračunu. Zahteva se popolnost, kar ne izključuje možnosti več proračunov, vendar pa morajo biti prihodki in izdatki izkazani v enotnem proračunu (148. člen ustave). Zato se ne prikazujejo le prihodki in izdatki, namenjeni za delovanje državnih organov, temveč tudi za vse drugo financiranje iz javnih sredstev.

Proračun sestavljajo splošni del, posebni del in načrt razvojnih programov (v nadaljevanju: NRP):

- Splošni del proračuna sestavljajo skupna bilanca prihodkov in odhodkov, račun finančnih terjatev in naložb ter račun financiranja⁴.
- Posebni del proračuna sestavljajo finančni načrti neposrednih uporabnikov.

NRP je tretji del proračuna, ki vsebuje investicijske projekte in programe, državne pomoči ter odhodke povezane s financiranjem skupnih evropskih politik in drugih donacij. V NRP so proračunski odhodki, ki se nanašajo na razvojno politiko države, prikazani v obliki konkretnih projektov oziroma programov. Za projekte in programe so viri financiranja prikazani za celovito izvedbo (proračunski viri, ostali viri).

V splošnem in posebnem delu proračuna se prikaže ocena realizacije prejemkov in izdatkov za preteklo, tekoče in prihodnje leto.

V NRP se izkazujejo načrtovani izdatki proračuna za investicije in državne pomoči v prihodnjih štirih letih, ki so razdelani po:

- posameznih programih neposrednih uporabnikov,
- letih, v katerih bodo izdatki za programe bremenili proračune prihodnjih let in
- virih financiranja za celovito izvedbo programov.

NRP se kot sestavni del proračuna obravnava po enakih postopkih kot državni proračun. Proračunski uporabniki pripravijo predlog NRP, ki ga sprejme parlament. Po uveljavitvi državnega proračuna se projekti in programi izvršujejo. (Po sprejemu državnega proračuna v parlamentu se prične z izvajanjem projektov in programov).

⁴ Gre za delitev po t.i. ekonomski klasifikaciji proračuna, kjer so prikazani javnofinančni tokovi. Ekonomska klasifikacija proračuna se v Sloveniji uporablja od leta 1999 dalje. V skladu z ekonomsko klasifikacijo so opredeljeni proračunski prihodki in drugi prejemki na eni strani ter proračunski odhodki in izdatki na drugi strani. Poleg ekonomske klasifikacije obstajata še t.i. institucionalna in funkcionalna klasifikacija proračuna. Prva določa subjekte, ki porabljajo javno finančna sredstva in deli sektorje države na enote centralne ravni države, enote lokalne ravni države in na sklade socialnega zavarovanja. Funkcionalna klasifikacija pa določa funkcijo države in področja, ki naj jih le-ta financira.



3.1.1. Priprava in postopek sprejema proračuna

Vse aktivnosti povezane z državnim proračunom so določene z več pravnimi podlagami, izmed katerih gre, kot primarne omeniti ZJF, Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2007 in 2008 (Ur.l. RS, št. 126/2006, v nadaljevanju: ZIPRO) in Pravilnik o postopkih izvrševanja proračuna Republike Slovenije (Ur.l. RS, št. 13/2006, v nadaljevanju: Pravilnik). Sestavo, pripravo in izvrševanje proračuna Republike Slovenije določa ZJF. Postopke in roke predlogov proračunov podrobneje ureja Uredba o podlagah in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna (Ur.l. RS, št. 45/2002).

V Sloveniji se sprejemata proračuna za dve leti, za prihodnje leto ($t+1$) in leto, ki temu sledi ($t+2$). S tem se zagotavlja kontinuirano financiranje države za dve leti. Zato tečeta postopka za pripravo predloga sprememb proračuna za prihodnje leto in pripravo predloga proračuna za leto, ki sledi prihodnjemu letu, sočasno.

Postopek priprave in sprejemanja državnega proračuna se deli na:

- izdelavo proračunskega memoranduma,
- postopek priprave predloga državnega proračuna,
- postopek obravnave in sprejemanja državnega proračuna v državnem zboru,
- izvrševanje proračuna.



Slika 1: Postopek priprave in sprejemanja državnega proračuna

Pred postopkom priprave predloga državnega proračuna moramo omeniti z državnim proračunom povezani akt, to je *proračunski memorandum*. S proračunskim memorandumom namreč državni zbor opredeljuje proračunsko politiko, politiko javne porabe in razvojno politiko, posebej pa delež proračunske porabe v družbenem proizvodu, osnovne proporce prihodkov in izdatkov, ter določa skupni obseg prihodkov in izdatkov proračuna. Državni zbor ga praviloma sprejema najkasneje na juljski seji za prihodnje leto.

Na podlagi sprejetega proračunskega memoranduma vlada pripravi predlog državnega proračuna za prihodnje leto, ki ga mora predložiti državnemu zboru najkasneje do 1. oktobra tekočega leta. V nadaljevanju postopka priprave predloga proračuna vlada pošlje predlog predsedniku državnega zbora, ki ga posreduje vsem predsednikom delovnih teles in poslancem. K predlogu državnega proračuna lahko prvih štirideset dni od predložitve poslanci vlagajo pisne amandmaje, pri čemer se do vloženih amandmajev v nadaljnjih desetih dneh



opredelijo delovna telesa, ki o tem pripravijo poročila. Vložene amandmaje obravnava vlada, ki nato pripravi dopolnjen predlog državnega proračuna. Dopolnjen predlog proračuna je posebna oblika amandmajev, ki jih lahko predlaga vlada in s katerimi prevzame ali pa vsaj poskuša povzeti vložene amandmaje.

Dopolnjen predlog mora biti na voljo poslancem najmanj petnajst dni pred sejo državnega zbora, na kateri se bo državni proračun sprejemal. V vmesnem času, po predložitvi dopolnjenega predloga državnega proračuna in manj kot deset dni pred sejo državnega zbora, se ponovno sestane matično delovno telo, ki obravnava in se opredeli do dopolnjenega predloga proračuna,

Postopek sprejema državnega proračuna podrobneje določa Poslovnik državnega zbora (Uradni list RS, št. 35/2002). V tem delu, na seji državnega zbora, poslanci sprejemajo državni proračun. Postopek sprejema državnega proračuna lahko razdelimo na naslednje časovno si sledeče faze:

- Predsednik vlade poda obrazložitev predloga državnega proračuna.
- Predstavnik matičnega delovnega telesa predstavi skupno poročilo o predlogu državnega proračuna.
- Poslanci razpravljajo o predlogu državnega proračuna; poslanci lahko delijo razpravo na splošno razpravo in razpravo po delih predloga državnega proračuna.
- Poslanci glasujejo o možnih vloženi amandmajih potem, ko je končana razprava o delu predloga državnega proračuna, h kateremu so bili vloženi amandmaji. Pri tem velja pravilo, da državni zbor glasuje najprej o vladnem amandmaju in šele nato o drugih amandmajih.
- Po končanem glasovanju o amandmajih k posameznem delu poslanci še sprejemajo celoten del državnega proračuna.

Po sprejetju proračuna sledi njegovo izvrševanje. Izvrševanje proračuna obsega vse postopke in aktivnosti, ki jih je treba opraviti za to, da se realizira sprejeti proračun tako na nivoju proračuna kot celote kot na ravni posameznega finančnega načrta. Izvrševanje proračuna se prične z uveljavitvijo proračuna in traja do konca proračunskega leta, ko je treba poročati o izvršitvi proračuna in v ta namen pripraviti zaključni račun proračuna. Postopke izvrševanja proračuna podrobneje urejajo ZIPRO, Pravilnik ter Zakon o javnem naročanju (Ur.l. RS št. 128/2006, v nadaljevanju: ZJN).

3.1.2. Javno naročanje

53. člen ZJF določa, da pravna oseba javnega prava lahko sklene pogodbo za nabavo blaga, naročilo storitev in oddajo gradenj v breme proračunskih sredstev samo skladno s predpisi o javnem naročanju, ki je urejeno na podlagi ZJN. ZJN je pravna podlaga za ravnanje naročnikov, ki plačujejo naročene storitve, blago ali oddajajo gradnje z javnimi sredstvi. Naročniki so vsi tisti pravni subjekti, ki se morajo pri naročanju blaga, gradenj ali storitev, ravnati po zakonu.



Javna naročila pomenijo velik narodnogospodarski agregat in obsegajo letno več kot 1.750 mio €⁵ oziroma okoli tretjino odhodkov državnega proračuna. Celotno področje domačega trga javnih naročil, ne glede na njihovo vrednost oziroma mejno vrednost, prevzema načela iz Pogodbe o ustanovitvi EU, zlasti načelo prostega pretoka blaga, načelo svobode ustanavljanja sedeža podjetja in načelo svobode opravljanja storitev ter načel, ki iz teh izhajajo (npr. načelo enakopravnosti med ponudniki, načelo nediskriminacije, načelo vzajemnega priznavanja, načelo proporcionalnosti in načelo transparentnosti).

Velja ugotovitev, da obstaja neenakomerna porazdelitev javnih naročil glede na število in njihovo vrednost. Na eni strani so naročila male vrednosti (do 40.000 € za naročila blaga in storitev ter do 80.000 € za naročila gradenj) precej razdrobljena in razpršena in predstavljajo 33% vrednosti vseh javnih naročil, na drugi strani pa je majhno število oddanih naročil velikih vrednosti, ki presegajo evropske mejne vrednosti. Frekvenčna porazdelitev kaže pri največjih naročilih močno zgostitev zlasti pri gradnji cest in informacijski tehnologiji, kjer so za posle v veliki meri kandidirali tudi tuji ponudniki, predvsem po vstopu Slovenije v EU, in kjer je največjo konkurenco pričakovati tudi v prihodnje.

V tem delu javnih naročil, ki po vrednosti presegajo evropske mejne vrednosti, je potrebno spoštovati določila evropskega prava in enotne direktive o javnem naročanju 2004/18/EC, kar zahteva celovit prenos njenih določb v domačo zakonodajo. Enotna evropska direktiva (2004/18/EC) pomeni odpravo neskladij, ki so jih na področju evropske ureditve javnih naročil povzročale posamične posebnosti vsake od treh direktiv, ki so pred tem določale postopke oddaje javnih naročil ločeno za gradnje, storitve in blago. Te neskladnosti so presegale specifične značilnosti, ki so bile zajete v posamezni direktivi na področju oddaje javnih naročil blaga, storitev in gradenj, kar je zahtevalo njihovo prestrukturiranje in konsolidacijo v eno samo direktivo.

3.1.2.1. Subjekti

Javno naročanje temelji med drugim na načelih gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti. To pomeni, da mora naročnik z izvedbo javnega naročila in izbiro ponudbe zagotoviti, da je poraba javnih sredstev za naročnika najbolj gospodarna in učinkovita glede na namen javnega naročila in na predmet javnega naročila. Naročniki, ki so dolžni upoštevati zakonodajo o javnem naročanju, so državni, regionalni ali lokalni organi, subjekti javnega prava ter združenja, ki jih ustanovijo en ali več teh organov ali en ali več teh subjektov javnega prava. Subjekt javnega prava je po ZJN vsak subjekt:

- ki je ustanovljen za opravljanje dejavnosti, ki so v splošnem interesu in ki nimajo industrijskega ali poslovnega značaja,
- ki je pravna oseba in
- je v pretežni meri financiran iz sredstev države, regionalnih ali lokalnih organov ali drugih subjektov javnega prava (ti organi opravljajo nadzor nad poslovanjem take

⁵ Predlog Zakona o javnem naročanju, prva obravnava, dne 11.08.2006.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



osebe ali imajo upravljavski ali nadzorni odbor, katerega več kakor polovico članov imenuje država, regionalni ali lokalni organi ali drugi subjekti javnega prava).

Naročniki, ki morajo upoštevati ZJN, so naslednji:

- organi Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti (neposredni uporabniki proračunskih sredstev),
- javni skladi, javne agencije, javni zavodi (posredni uporabniki proračunskih sredstev),
- javni gospodarski zavodi, javna podjetja in druge osebe javnega prava.

Za naročnika se šteje tudi združenje, ki ga oblikuje eden ali več naročnikov iz vrst posrednih ali neposrednih porabnikov proračunskih sredstev.

3.1.2.2. Značilnosti postopka

Javno naročilo izvede naročnik po enem izmed naslednjih postopkov:

- odprti postopek,
- postopek s predhodnim ugotavljanjem,
- konkurenčni dialog,
- postopek s pogajanji po predhodni objavi,
- postopek s pogajanji brez predhodne objave,
- postopek zbiranja ponudb po predhodni objavi,
- postopek zbiranja ponudb.

Javno naročilo lahko naročnik prične samo v primeru, če je javno naročilo predvideno v načrtu gradenj in nabav in s tem zagotovljena sredstva v proračunu države ali lokalne skupnosti oziroma da so v finančnem načrtu zagotovljena predvidena sredstva. V primeru javnega naročila, ki je investicijskega značaja, je eden od pogojev za pričetek oddaje javnega naročila v skladu s predpisi, s katerimi se ureja poraba in gospodarjenje z javno-finančnimi sredstvi in z načeli finančno-tržne ter narodno-gospodarske upravičenosti, Uredba o enotni metodologiji za izdelavo programov za javna naročila investicijskega značaja (Ur.l. RS, št. 82/1998, 39/2000). Slednja določa vsebino in vrste investicijske dokumentacije ter postopke in merila za ugotavljanje učinkovitosti, ki so podlaga za odločanje o investicijah v gradnjo, rekonstrukcijo, adaptacijo in investicijsko vzdrževanje osnovnih sredstev.

Naročniki, ki izvajajo posebej zapletene projekte, lahko pred pričetkom javnega naročila ugotovijo (ne da bi to bilo zaradi njihove napake), da je objektivno nemogoče opredeliti sredstva za zadovoljitev njihovih potreb ali za oceno, kaj lahko ponudi trg glede tehničnih rešitev in/ali finančnih/pravnih rešitev. Do takih razmer lahko pride zlasti pri izvajanju pomembnih povezanih infrastrukturnih projektov za transport, projektov za velika računalniška omrežja ali projektov, ki vključujejo zapleteno in strukturirano financiranje, katerih finančne in pravne sestave ni mogoče opredeliti vnaprej. Če uporaba odprtih ali postopkov s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti ne omogoča oddaje teh naročil, je treba določiti prilagodljivi postopek, ki ohrani ne samo konkurenco med gospodarskimi subjekti,



temveč tudi potrebo, da naročniki z vsakim kandidatom obravnavajo vse vidike naročila. Vendar se ta postopek ne sme uporabljati tako, da omejuje ali izkrivlja konkurenco, zlasti ne s spreminjanjem osnovnih vidikov ponudb ali z uvajanjem bistveno novih zahtev za uspešnega ponudnika ali z vključitvijo katerega koli drugega ponudnika, razen tistega, ki je izbran kot ekonomsko najugodnejši.

Naročnik še zlasti pri posebej zapletenih naročilih pogosto ni v stanju, da določi, katera tehnična, finančna in pravna sredstva bi najbolj ustrezala njegovim potrebam. Prav tako želi zagotoviti inovativne rešitve ali pa objektivno ni v stanju oceniti kaj trg ponuja v smislu tehničnih in finančnih rešitev. Zato ima z ZJN dano priložnost, da se s potencialnimi ponudniki sestane in opravi t.i. preverbo trga. Preverba trga pomeni, da pri ponudnikih preveri, ali je sploh mogoče pridobiti predmet javnega naročila v tehničnih karakteristikah, kot si je zamislil.

Naročila je treba oddati na podlagi objektivnih meril, ki zagotovijo skladnost z načeli preglednosti, nediskriminacije in enake obravnave in ki jamčijo za ocenjevanje ponudb v razmerah učinkovite konkurence. Zato je primerno dovoliti uporabo samo dveh meril za oddajanje naročila:

- najnižja cena,
- ekonomsko najugodnejša ponudba.

Direktiva in zakonski predlog postavljata zahtevo po obvezni določitvi meril že na začetku postopka oddaje naročila, to je v objavi javnega razpisa ali v razpisni dokumentaciji, kar zagotavlja uresničevanje načela enakosti med ponudniki in načela transparentnosti tudi v kasnejših fazah postopka. Takšno tehtanje ali uteži naj bi bile znane vsem ponudnikom v trenutku, ko pričnejo s pripravo svoje ponudbene dokumentacije.

Če se odločijo naročniki oddati naročilo za ekonomsko najugodnejšo ponudbo, ocenijo ponudbe, da bi določili, katera ponudba ponuja najboljše razmerje med ceno in kakovostjo. V zvezi s tem določijo ekonomska in kakovostna merila, ki morajo v svoji celoti omogočati določitev ekonomsko najugodnejše ponudbe za naročnika. Določitev teh meril je odvisna od cilja naročila, ker morajo omogočati oceno kakovosti izvedbe, ponujene v vsaki ponudbi, glede na cilj naročila, kakor je opredeljen v tehničnih specifikacijah, ter najboljšega razmerja med ceno in kakovostjo ponudbe, ki jo je treba oceniti. Da se zagotovi enaka obravnava, morajo merila za oddajo naročila omogočati objektivno primerjavo in oceno. Če so ti pogoji izpolnjeni, lahko ekonomska in kakovostna merila za oddajo naročila, omogočijo naročniku, da zadovolji potrebe zadevne javnosti iz specifikacij naročila.

3.1.2.3. Vrednostni pragovi

Prag vrednosti, ko posebni postopek javnega naročanja ni predpisan in se lahko naročilo izvrši je 10.000 € za blago in storitve oziroma 20.000 € v primeru gradenj.

Naročnik mora obvezno poslati v objavo Uradu za uradne objave Evropskih skupnosti in portalu javnih naročil vsa tista naročila, katerih vrednost brez DDV presega:



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- 137.000 € za blago in storitve za naročnike, ki so centralni nivo države in 211.000 € za ostale naročnike;
- 5.278.000 € za gradnje, medtem ko veljajo za objave na portalu javnih naročil drugačne mejne vrednosti naročila.

V primeru naročanja blaga in storitev, ki je enaka ali višja od 10.000 € in nižja od 40.000 € in v primeru naročanja gradenj enaka ali višja od 20.000 € in nižja od 80.000 €, naročnik spelje postopek po postopku zbiranja ponudb (naročila male vrednosti).

V primeru naročanja blaga in storitev, ki je enaka ali višja od 137.000 € in v primeru naročanja gradenj enaka ali višja od 80.000 € in nižja od 274.000 €, naročnik spelje postopek po postopku zbiranja ponudb po predhodni objavi ali kateremkoli drugem postopku (1. odprti postopek, 2. postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti, 3. konkurenčni dialog, 4. postopek s pogajanjem brez predhodne objave, 5. postopek s pogajanjem po predhodni objavi).

V primeru naročanja blaga in storitev, ki je enaka ali višja od 40.000 € in nižja od 137.000 € in v primeru naročanja gradenj enaka ali višja od 274.000 €, naročnik spelje postopek po kateremkoli drugem postopku (1. odprti postopek, 2. postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti, 3. konkurenčni dialog, 4. postopek s pogajanjem brez predhodne objave, 5. postopek s pogajanjem po predhodni objavi).

3.1.2.4. Faze znotraj postopka javnega naročanja

Postopek javnega naročanja poteka po naslednjih fazah, razen če ZJN za posamezno vrsto postopka ne določa drugače:

- predhodno informativno obvestilo (če je to primerno),
- sklep o začetku postopka,
- priprava razpisne dokumentacije,
- objava obvestila o javnem naročilu,
- predložitev in odpiranje ponudb,
- pregled in ocenjevanje ponudb,
- odločitev o oddaji javnega naročila,
- objava obvestila o oddaji javnega naročila.

V sklepu o začetku postopka mora naročnik navesti vir sredstev za financiranje javnega naročila.

3.1.2.4.1. Predhodno informativno obvestilo

Naročnik mora objaviti predhodno informativno obvestilo le v primeru, ko pri javnem naročanju namerava skrajšati roke za prejem ponudb. Določbe tega člena ne veljajo za postopek s pogajanjem brez predhodne objave.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



3.1.2.4.2. Sklep o začetku postopka

Sklep o začetku postopka zaenkrat ni predpisan. Možna vsebina glede na sedanjo ureditev bi lahko bila:

- zaporedna številka javnega naročila,
- predmet javnega naročila,
- ocenjena vrednost,
- faze postopka,
- postavka v planu nabav,
- postavka v proračunu oziroma finančnem načrtu,
- pooblaščen oseba za izvedbo.

3.1.2.4.3. Priprava razpisne dokumentacije

Vsebino razpisne dokumentacije lahko sestavljajo, če ta zakon za posamezno vrsto postopka ne določa drugače, naslednji elementi:

- povabilo k oddaji ponudbe,
- navodila ponudnikom za izdelavo ponudbe,
- pogoji za ugotavljanje sposobnosti in navodila o načinu dokazovanja sposobnosti ponudnika,
- splošni in posebni pogoji, ki bodo sestavni del pogodbe,
- predračun in navodila za njegovo izpolnitev,
- morebitna finančna ali druga zavarovanja.

Razpisna dokumentacija lahko vsebuje tudi druge listine, ki so glede na predmet naročila, potrebne pri izdelavi ponudbe. Podatki iz razpisne dokumentacije morajo biti enaki podatkom navedenim v objavi obvestila o javnem naročilu. Kot del razpisne dokumentacije štejejo tudi informacije, ki jih posreduje naročnik gospodarskim subjektom, sodelujočim v postopku oddaje javnega naročila.

3.1.2.4.4. Objava obvestila o javnem naročilu in razpisne dokumentacije

Naročnik je dolžan objaviti obvestilo o javnem naročilu in razpisno dokumentacijo, vključno z njenimi spremembami in dopolnitvami na ali preko portala javnih naročil. Dostop, pregled in prevzem razpisne dokumentacije na portalu javnih naročil je brezplačen. Naročnik mora zagotoviti vpogled in prevzem tistih delov razpisne dokumentacije, ki iz tehničnih razlogov ne more biti dostopna na ali preko portala javnih naročil.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



3.1.2.4.5. Predložitev in odpiranje ponudb

Pravočasna predložitev ponudbe pomeni, da mora ponudnik naročniku ponudbo predložiti do roka, določenega za prejem ponudb. Naročnik mora določiti datum in uro roka za predložitev ponudbe v objavi in razpisni dokumentaciji.

Če ni bila ponudba predložena v roku, določenem za prejem ponudb, se šteje, da je bila predložena prepozno. Tako ponudbo mora naročnik po končanem postopku odpiranja ponudb neodprto vrniti ponudniku, z navedbo, da je prepozna.

Ponudnik mora ponudbo predložiti osebno, po pošti, preko faksa ali z uporabo elektronskih sredstev ali na drug ustrezen način, skladno z zahtevami naročnika.

Naročnik mora ob prejemu ponudbe označiti datum in uro prejema ponudbe in na zahtevo ponudnika izročiti potrdilo o prejemu.

Če je naročnik dovolil, da se lahko ponudba predloži za posamezne sklope, mora ponudnik v svoji ponudbi navesti, ali se njegova ponudba nanaša na celotno naročilo ali le na posamezne sklope. Ne glede na to ali ponudnik oddaja ponudbo za vse sklope mora biti njegova ponudba predložena tako, da se lahko ocenjuje po sklopih. Po ocenitvi ponudb po posameznih sklopih in ocenitvi ponudb za vse sklope skupaj naročnik sklene pogodbo z enim ali več ponudniki, z najugodnejšo kombinacijo ponudb.

Odpiranje ponudb je javno v primerih javnih naročil, katerih ocenjena vrednost je enaka ali višja 40.000 € za blago in storitve oziroma 80.000 € za gradnje.

Odpiranje ponudb izvede naročnik na kraju in ob času, ki sta navedena v objavi obvestila o javnem naročilu in v razpisni dokumentaciji. O odpiranju ponudb se vodi zapisnik, ponudbe pa se odpirajo glede na vrstni red prejema.

V zapisniku o odpiranju ponudb je potrebno navesti:

- naziv ponudnika ali šifro, če je bil razpis anonimen,
- variantne ponudbe, če so dopustne ali ponudbe z opcijami,
- ponudbeno ceno ter morebitne popuste.

V zapisnik se lahko vpišejo tudi drugi podatki iz ponudb, če tako odloči naročnik. V kolikor naročnik ne vroči zapisnika o odpiranju ponudb pooblaščenim predstavnikom ponudnikov na odpiranju ponudb, ga mora najkasneje v treh delovnih dneh posredovati vsem ponudnikom.

3.1.2.4.6. Pregled in ocenjevanje ponudb

Naročnik mora, najkasneje pred sklenitvijo pogodbe o oddaji naročila, lahko pa že prej, preveriti obstoj in vsebino podatkov iz izbrane ponudbe oziroma drugih navedb iz ponudbe.

V kolikor naročnik v postopku javnega naročanja ugotovi, da je posamezni ponudnik v ponudbi predložil neresnična in zavajajoča dokazila, je dolžan ponudnika izločiti iz nadaljnjega postopka javnega naročanja. Naročnik je dolžan o tem obvestiti ministrstvo, pristojno za finance, ki vodi evidenco o ponudnikih z negativnimi referencami. Takega ponudnika oziroma podizvajalca se izloči iz postopkov javnega naročanja za obdobje treh let,



Strukturni skladi EU v Sloveniji



v kolikor je predmet naročila blago ali storitev oziroma za obdobje petih let, v kolikor je predmet naročila gradnja. Ministrstvo, pristojno za finance, objavi seznam ponudnikov z negativnimi referencami na svoji spletni strani.

V kolikor naročnik sam ali na predlog gospodarskega subjekta ugotovi, da je ponudba formalno nepopolna, mora dopustiti in omogočiti dopolnitev take ponudbe. Naročnik od ponudnika zahteva dopolnitev njegove ponudbe le v primeru, če določenega dejstva ne more sam preveriti. Če ponudnik v roku, ki ga določi naročnik, ponudbe ustrezno ne dopolni, mora naročnik tako ponudbo izločiti.

Ponudnik ne sme spreminjati svoje cene in ponudbe v okviru meril ter tistega dela ponudbe, ki se veže na tehnične specifikacije predmeta javnega naročila oziroma tistih elementov ponudbe, ki lahko ali bi lahko vplivali na drugačno razvrstitev njegove ponudbe glede na ostale ponudbe, ki jih je naročnik prejel v postopku javnega naročanja.

3.1.2.4.7. Odločitev o oddaji naročila

Naročnik po pregledu in ocenjevanju ponudb v razumnem roku, ki ne sme biti daljši od 60 dni, sprejme odločitev o oddaji naročila. Svojo odločitev mora obrazložiti in navesti ugotovitve in razloge zanjo. O svoji odločitvi mora naročnik pisno obvestiti ponudnike po pošti, faksu ali z elektronskimi sredstvi.

Na pisno opozorilo ponudnika na odločitev naročnika, vloženo v petih dneh od dneva prejema obvestila o oddaji naročila, lahko naročnik po predhodni ugotovitvi utemeljenosti svojo odločitev spremeni in sprejme novo, skladno določbi prejšnjega odstavka. Od dneva prejema nove odločitve o oddaji naročila teče rok za vložitev zahtevka za revizijo.

V kolikor odločitev o oddaji naročila ne vsebuje razlogov za zavrnitev ponudbe ponudnika, ki ni bil izbran in prednosti sprejete ponudbe v razmerju do ponudnika, ki ni bil izbran, lahko ponudnik, ki ni bil izbran, vloži pri naročniku zahtevo za dodatno obrazložitev odločitve o oddaji naročila, v kateri mora jasno navesti o čem mora naročnik podati obrazložitev. Zahteva se lahko vloži v petih dneh od dneva prejema odločitve naročnika. V kolikor zahteva ni obrazložena, naročnik ponudnika pozove, da jo v roku, ki ga določi naročnik, dopolni. Če ponudnik zahteve ne dopolni, jo naročnik zavrže. Naročnik mora poslati ponudniku dodatno obrazložitev odločitve oziroma zavrženje zahteve v petih dneh. Od dneva prejema dodatne obrazložitve odločitve o oddaji naročila teče rok za vložitev zahtevka za revizijo, skladno z zakonom, ki ureja revizijo postopkov javnega naročanja.

Naročnik sme zavrniti zahtevo za dodatno obrazložitev odločitve delno ali v celoti, če bi bilo lahko razkritje takih podatkov v nasprotju s predpisi ali bi lahko s tem razkril poslovno skrivnost ponudnika ali če bi lahko sporočeni podatki vplivali na pošteno konkurenco med ponudniki ali drugimi udeleženci v postopku, skladno z določili ZJN o varstvu podatkov. Naročnik ne sme zavrniti zahteve komisije, pristojne za revizijo postopkov oddaje javnih naročil, glede izročitve vseh podatkov o postopku oddaje naročila.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



3.1.2.4.8. Objava obvestila o oddaji javnega naročila

Objava obvestila o oddaji javnega naročila je potrebna za javna naročila nad vrednostmi, za katere je potrebna objava. Rok za objavo je 48 dni po oddaji javnega naročila.

V primeru javnega naročila storitev iz Seznama storitev B mora naročnik v obvestilu navesti, ali soglaša z objavo vsebine.

Naročnik ni dolžan objaviti tistih informacij v zvezi z javnim naročilom, katerih objava bi ovirala izvajanje zakona, škodila poslovnim interesom javnih ali zasebnih gospodarskih subjektov ali posegala v lojalno konkurenco med njimi.

3.1.2.5. Prednosti

Prednosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi neposredno iz državnega proračuna so naslednje:

- Lastništvo in odgovornosti so bolj razjasnjene v primerjavi s financiranjem z zasebnimi sredstvi, kjer je zaradi zasebne lastnine težje vršiti nadzor.
- Večja transparentnost postopkov naročanja blaga in storitev .
- Večje možnosti zagotavljanja dodatnih sredstev in posledično večje možnosti realizacije projekta v skladu z načrti. Večja možnost financiranja velikih projektov s sredstvi iz proračuna v primerjavi z zasebnimi sredstvi .
- Stroški financiranja s sredstvi iz proračuna so običajno nižji kot pri financiranju z zasebnimi sredstvi (država se lahko zadolži pod bolj ugodnimi pogoji v primerjavi z zasebniki).
- Financiranje s proračunskimi sredstvi je primernejše za izvedbo nedobičkonosnih projektov v primerjavi z zasebnimi sredstvi.

3.1.2.6. Slabosti

Slabosti financiranja izgradnje tretje razvojne osi neposredno iz državnega proračuna so naslednje:

- Država prevzame celotno tveganje izvedbe projekta (odgovornost glede dodatnih stroškov se prevaži na davkoplačevalce).
- Manjši obseg državnih sredstev, ki so na voljo za financiranje drugih projektov.
- Večji odtoki sredstev v fazi vzpostavitve projekta (v tem primeru med gradnjo).
- Manjša učinkovitost z vidika časa, kot če se uporabi zasebni kapital (t.j. dolgotrajni postopki priprave in sprejemanja proračuna, možni rebalansi proračuna, velika verjetnost nastanka zamud zaradi dolgotrajnih in zapletenih postopkov javnega naročanja).
- Višji pričakovani stroški administracije (t.j. dolgotrajna usklajevanja z več izvajalci, potrebnih je več pogodb).



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Manjša zavzetost financerjev projekta (t.j. države) v primerjavi z zasebnikom.
- Nedorečenost oziroma nepreglednost in nepripravljenost prevzemanja odgovornosti.
- Ogroženost izvedbe celotnega ali dela projekta zaradi možnih menjav na političnih položajih.

3.2. JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO

Partnerstvo med javnim in zasebnim sektorjem je oblika sodelovanja z namenom opravljanja storitev, ki jih tradicionalno zagotavlja javni sektor. Vloga vlade in razmerje med vlado (državo) in trgom sta odvisna od posamezne države, njenega ekonomskega sistema in ravni njene razvitosti, tako v pogledu razvitosti državnega aparata kot tudi ravni razvitosti trga in tržnih institucij. Model ekonomskega sistema loči gospodarske dejavnosti na tiste, ki bogastvo proizvajajo (proizvodne dejavnosti) in na tiste, ki bogastvo trošijo (neproizvodne dejavnosti). Uspešnost proizvodnega sektorja kaže na uspešnost države kot celote. Javno-zasebno partnerstvo (ang. "Public Private Partnership", v nadaljevanju: JZP) temelji na iskanju najboljšega dolgoročnega partnerja, ki naj bi v partnerstvo vnesel vse svoje znanje in izkušnje in vse sposobnosti upravljanja, zato da bi bile javne storitve opravljene in oprema delovala.

3.2.1. Definicija javno-zasebnega partnerstva

Kaj pravzaprav pomeni JZP, je težko enolično opredeliti, kajti do sedaj se še ni razvila splošno sprejeta definicija, pomeni pa najmanj dvoje:

- zasebno vlaganje v javne projekte,
- in/oziroma javno sofinanciranje zasebnih projektov, ki so v javnem interesu.

Na ravni evropskega prava ne obstoji enotna definicija JZP, zato je Evropska komisija v svojih dokumentih opredelila JZP kot vse oblike sodelovanja med javnim in privatnim sektorjem s ciljem razvoja ali izvajanja aktivnosti, ki so v javnem interesu⁶. Partnerstvo med javnim in zasebnim sektorjem oziroma javnimi in zasebnimi nosilci je opredeljeno kot⁷: *"Dejanje države, s katerim javna uprava nekomu tretjemu prepusti, ali s pogodbenim ali z enostranskim aktom, potem ko je pridobila soglasje tega tretjega - popolno ali delno upravljanje storitev, ki izhajajo običajno iz njene odgovornosti in za katere ta tretji prevzema rizike gospodarske rabe."*

Navedena definicija še nima pravne vrednosti, temveč gre predvsem za nadaljevanje postopka pravne unifikacije raznih nacionalnih praks delegiranja upravljanja v Evropi. Čeprav

⁶ Green paper on PPP and Community Law on Public Contracts and Concessions, 2004.

⁷ Commission interpretative communication on concessions under Community law.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



ne obstaja enotno definiranje pojma JZP v Evropi, pa je Evropska komisija opredelila glavne značilnosti tega sodelovanja⁸:

- Dolga doba trajanja takega sodelovanja.
- Različne metode financiranja projektov s sredstvi zasebnega sektorja, pa tudi s sredstvi javnega sektorja. Delež javnih in zasebnih sredstev je v posameznih projektih različen.
- Pomembno vlogo ima zasebni sektor, ki sodeluje v različnih fazah izvedbe projekta - lahko je vključen že v fazo načrta, v fazo obnove ali financiranja. Naloga javnega sektorja je primarno usmerjena na določitev ciljev, ki morajo biti v javnem interesu, kvaliteto storitev in ceno, ki jo oblikuje zasebni sektor, prav tako pa je odgovoren za nadzor nad doseganjem zastavljenih ciljev.
- Delitev tveganja, kar pa ne pomeni, da mora zasebni vlagatelj nositi vse ali pretežni del tveganj.

Pri definiranju pojma JZP je prav tako potrebno upoštevati naslednje:

- da je JZP izšlo iz prakse,
- da ne obstaja t.i. "numerus clausus" modelov JZP,
- da je JZP v velikem številu držav članic še v razvojni fazi in zato lahko pričakujemo nadaljnjo širitev modelov ali vsebine,
- da lahko preveč toga ali ozka definicija tega pojma negativno učinkuje na prakso,
- da je potrebno ta pojem obravnavati kot zbirni pojem, ki zajema različne modele JZP, ki se med seboj razlikujejo glede na obveznosti, ki jih prevzame zasebni partner in glede na temelj sodelovanja.

JZP se oblikuje, ko se javni in zasebni sektor združita z namenom izvajanja javnih storitev s skupnim vlaganjem, delitvijo tveganj in bonitet. JZP je tako oblika sodelovanja oziroma dogovora med javnim in zasebnim sektorjem z jasno opredelitvijo nalog obeh strani in z namenom izvajanja tistih javnih storitev, ki so v domeni zagotavljanja s strani javnega sektorja.

Zgornje navedbe lahko povzamemo v naslednjo definicijo, in sicer: *"Javno-zasebno partnerstvo je dolgoročno (pogodbeno ali institucionalno) sodelovanje med vsaj enim javnim in vsaj enim zasebnim partnerjem v zvezi z javnimi nalogami, ki javnemu partnerju omogoča učinkovit nadzor in enostranske ukrepe zaradi zaščite javnega interesa ter vsaj delni prenos tveganj v zvezi s tem partnerstvom na zasebnega partnerja."*

Zakon o javno zasebnem partnerstvu (Ur.l. RS, št. 127/2006, v nadaljevanju: ZJZP) pa v 2. členu določa naslednje: *"Javno zasebno partnerstvo predstavlja razmerja zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in*

⁸ Green paper on PPP and Community Law on Public Contratcts and Concessions, 2004.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu in s tem povezanim izvajanjem gospodarskih in drugih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, oziroma drugo vlaganje zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu."

Iz navedenega lahko zaključimo, da obe definiciji vsebujeta sodelovanje med javnim in zasebnim partnerjem tako, da razmerij med izključno zasebnimi subjekti ni moč šteti kot JZP. Poleg tega gre iz obeh definicij razbrati, da JZP ni mogoče obravnavati kot razmerja med javnim in zasebnim partnerjem, ki niso v javnem interesu.

Medtem, ko druga definicija primeroma dopušča opredeljevanje takšnih razmerij tudi vladi in samoupravnim lokalnim skupnostim (pod pogojem izvajanja projektov v javnem interesu), pa prva definicija ne določa, kdo lahko sklepa pogodbe v javnem interesu, temveč pravi, da ima javni partner pravico do enostranskih ukrepov in učinkovitega nadzora nad delovanjem zasebnega partnerja. Večina teh pojmov je jasno definiranih v 5. členu ZJZP. Izmed pojmov ZJZP na prvem mestu definira pojem javni partner, kjer gre za državo ali samoupravno lokalno skupnost, ki v razmerju JZP v okviru svoje stvarne in krajevnosti pristojnosti sklene razmerje JZP, v katerem tudi podeli pravico in obveznost izvajati dejavnost, ki vključuje pravico iz 10. točke 5. člena. Poleg tega pa gre kot (drugega) javnega partnerja označiti pravno osebo javnega prava, ki jo ustanovi država ali samoupravna lokalna skupnost oziroma druga oseba, ki je javni naročnik po določbah ZJN, in lahko sklene razmerje JZP samo, če tako določa zakon ali na njegovi podlagi izdan predpis.

3.2.2. Vloga javno-zasebnega partnerstva

Sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem je dvosmeren proces, ki poteka z izločanjem nekaterih dejavnosti iz javnega v zasebni sektor ter z uvajanjem managerskih metod v javni sektor. Medsebojno obojestransko korigiranje pospešuje zbliževanje obeh sektorjev, olajšuje njuno sodelovanje in s tem omogoča sinergijske učinke. Uvajanje JZP pri opravljanju javnih storitev mora voditi k vsaj enemu izmed naslednjih pozitivnih učinkov:

- znižanje proračunskih izdatkov,
- znižanje cene za porabnike in za davkoplačevalce,
- večja izbira in boljša kakovost javnih storitev,
- boljša distribucija javnih storitev in/ali prenehanje potrebe po izkoriščanju javnih storitev pri posameznih uporabnikih.

JZP postavlja v ospredje podjetništvo in odgovornost, v okviru katerih se sistemsko uvaja "podjetizacija", kjer se (predvsem s koncesijskimi pogodbami), javno zadolževanje prenaša na zasebnega izvajalca. Uspešen prehod iz konvencionalnega, proračunskega modela financiranja na model JZP je odvisen od zakonodajnega okvira ter od načina določanja cen, oba pa opredeljujeta prihodnji denarni tok zasebnika. Pri sodelovanju javnega in zasebnega kapitala je potrebno zagotoviti zavarovanje lastninskih upravičenj javnega ali zasebnega sektorja, obenem pa je treba zagotoviti zasebnikom čim manjšo, a še sprejemljivo rento.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Oboje zagotavlja ekonomsko učinkovito sodelovanje, saj je varnost lastninskih upravičenj zelo pomembna motivacija za vse zasebne vlagatelje, nizka renta pa je pogoj za učinkovito upravljanje stroškov. Zasebni vlagatelji morajo biti motivirani in zaščiteni pri prevzemanju tveganja iz dejavnosti. Uspeh vsakega projekta je odvisen od ocenitve glavnih ekonomskih, finančnih in tehničnih parametrov ter pravnega okvira, ki zagotavlja transparenten, dobro definiran in konkurenčen javni razpis (Grof Ferjančič, 2004).

JZP ima številne prednosti, vendar je kompleksno z vidika načrtovanja, izvedbe in obvladovanja ter nikakor ni edina ali prednostna izbira. Upoštevati ga je potrebno šele potem, ko se dokaže, da bo takšno partnerstvo dosegalo višjo dodano vrednost glede na druge pristope.

Pri JZP je pomemben tudi vidik združljivosti subvencioniranega financiranja z zahtevami EU in z njenim pravnim okoljem. Z uporabo JZP je potrebno hkrati zagotoviti prosti trg in lojalno konkurenco, zaščititi javni interes in maksimirati dodano vrednost ter določiti optimalno stopnjo subvencioniranja z namenom realizacije izvedljivih in dolgoročnih investicij ob hkratnem izogibanju kakršnekoli možnosti doseganja nepričakovanih dobičkov zasebnih institucij iz subvencij. Evropska komisija je identificirala štiri različne vloge tovrstnega partnerstva:

- Pridobitev dodatnega kapitala.
- Pridobitev dodatnih (oziroma drugačnih) managerskih in drugih izvedbenih veščin in strokovnih znanj, s katerimi se najboljše izrablja učinkovitost delovanja zasebnega sektorja pri zmanjševanju stroškov in povečevanju kakovosti.
- Ustvarjanje dodane vrednosti potrošnikom in javnosti na splošno.
- Boljša identifikacija potreb in optimalne uporabe virov.

3.2.3. Prednosti javno-zasebnega partnerstva

Kot glavne prednosti JZP je mogoče identificirati naslednje:

- Javni sektor s pomočjo JZP pri izvajanju javnih storitev dobi največ za svoj denar, kar je predvsem posledica tesnega sodelovanja z zasebnim sektorjem, ki razpolaga s pomembnimi izkušnjami in znanjem.
- JZP omogoča proračunsko nevtralnost, razbremenitev javnih financ ter alokacijo javnih sredstev v druge projekte.
- JZP predstavlja pomembno poslovno priložnost za zasebnike.
- Verjetno izboljšanje kvalitete izvajanja javnih storitev zaradi večje odgovornosti zasebnega partnerja in promocije lastnih znanj in inovativnih rešitev.
- Dolgoročnost sodelovanja, ki pogosto dosega ali presega življenjsko dobo nekega podjetja. Javna stran prenese na zasebnika za daljše časovno obdobje izključno pravico do izvajanja javnih storitev ter deloma prenese nanj tudi tveganja.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Z vzpostavitvijo konkurence v fazi izbire zasebnega partnerja je mogoče zagotoviti višjo kakovost ter cenejše in učinkovitejše zagotavljanje blaga in storitev, ki so v javnem interesu (Bohinc, Mužina, Tičar, 2007).
- Skladnost glede resničnih namenov in interesov med javnim in zasebnim partnerjem pri zagotavljanju javnih storitev.

3.2.4. Slabosti javno-zasebnega partnerstva

Kot glavne slabosti JZP je mogoče identificirati naslednje:

- Obstoj političnih in drugih ovir tako za javni kot zasebni kapital. Vzrok je med drugim tudi v preteklih zadovoljivih javno finančnih prilivih, zato se potreba po resnih alternativnih virih financiranja ni pojavljala.
- Zmanjšanje ali celo prekinitev izvajanja projektov v primeru spremembe oblasti, kajti izvajanje projektov na način JZP v večini primerov traja dlje od enega mandata vlade.
- Odpor javnosti proti zasebnemu kapitalu, ki je verjetno posledica dolgoletnega odnosa države do zasebnikov in zasebnega kapitala ter kot posledica psihološke narave posameznikov, ki se odraža v strahu pred izgubo vpliva na upravljanje javnih nalog.
- Dražje najemanje kreditov s strani zasebnikov, kot če bi kredite najemala država ali lokalna skupnost, kar lahko posledično pomeni povečanje cene storitev.
- Možnost izgube delovnih mest v javnem sektorju. Merilo uspešnosti in učinkovitosti JZP ne bo več v učinkoviti porabi javnih sredstev, temveč v učinkoviti kombinaciji izvajanja subvencioniranih javnih služb in uspešni tržni dejavnosti, ki bo javnim službam komplementarna.

3.2.5. Tveganja javno-zasebnega partnerstva

Ena izmed ključnih lastnosti JZP je porazdelitev tveganj med udeleženci projekta. V okviru tega koncepta zasebni partner prevzame večino tveganj, ki jih lahko bolj učinkovito obvladuje, rezultat česar je ekonomsko uspešnejša izvedba projekta. Tveganja se med udeležence projekta razporedijo na način, ki omogoča, da določeno vrsto tveganj prevzame tisti udeleženec v projektu, ki jih je najbolj sposoben odpravljati oziroma obvladovati.

Definicije pojma tveganje, s katerimi se običajno srečujemo na področju JZP, segajo vse od "negotovosti oziroma možnosti izgube", pa do "možnosti nastanka neželene posledice" ali "odmika od pričakovanih rezultatov". Najbolj poenostavljena in verjetno tudi najbolj primerna definicija tveganja za potrebe JZP je tista, ki tveganje pojmuje kot možnost izgube, pri čemer pa lahko različni udeleženci projekta pod tem pojmom razumejo različne stvari. Medtem ko možnost izgube za zasebnike običajno pomeni, da projekt iz kakršnihkoli razlogov ne bo ustvarjal pričakovanih donosov na vloženi kapital, je pomen možnosti izgube za posojilodajalce običajno povezan z odpisom dolga. Druga enako sprejemljiva definicija tveganja je odmik dejanskih od pričakovanih rezultatov.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tveganja nedvomno vplivajo na vse udeležence projekta in njihove interese, zato želijo biti vsi udeleženci z njimi čim natančneje seznanjeni, saj se le tako lahko odločijo, katera tveganja in v kakšni meri so pripravljeni prevzeti in ali sploh imajo interes sodelovati pri takšnem projektu. Preden se posamezni udeleženci odločijo za sodelovanje v projektu, je potrebno najprej identificirati in oceniti vsa s projektom povezana tveganja, ter predvideti načine in postopke za njihovo zmanjšanje oziroma čim učinkovitejše obvladovanje.

Najpogostejša delitev tveganj je v skladu s kriterijem razvoja. Tveganja glede na kriterij razvoja se delijo na tehnična, gospodarska, državna in tveganja višje sile, ki so predstavljena v nadaljevanju.

Tehnična tveganja so lahko tveganja izkoriščanja naravnih rezerv, pri čemer sodi sem tudi tveganje dokončanja (ko projekt ni dokončan glede na določene predpise, dokončan z zamudo ali pa je projekt končan z višjimi stroški od načrtovanih) in tveganje tehničnih postopkov, ko se načrtovani dosežki zaradi uporabljenе tehnologije ne morejo doseči.

Obratovalno in upravljavsko tveganje je eno izmed **gospodarskih tveganj** in nastopi, ko pride do prekinitev proizvodnje in izgube kvalitete zaradi obratovalnih razlogov. Gospodarska tveganja vključujejo tudi tržna tveganja, ko pride do odstopanj od zastavljenih nivojev prihodkov zaradi spremenjene cene ali količine na določenem trgu. Sem sodita tudi tveganje spremembe obrestne mere ter tveganje spremembe deviznega tečaja.

Državno tveganje vključuje nevarnosti, ki izhajajo iz javnega sektorja, in negativno vplivajo na izvedbo projekta. Mednje sodi tveganje razlastitve, tveganje razpoložljivosti in tveganje transferja oziroma prenosa.

Tveganja višje sile so tveganja, na katere udeleženci v projektu ne morejo vplivati in so lahko tako naključna (npr. naravne katastrofe) kot nenaključna (npr. vojna, izredne razmere, omejitve pri izvozu in uvozu).

3.2.5.1.1. Projektna tveganja

Kot posebna skupina tveganj se v povezavi z JZP pojavljajo tudi t.i. projektna tveganja. Projektno tveganje je vezano na stroške izgradnje objekta, naprave (javne infrastrukture) ali na stroške obratovanja (upravljanja), torej izvajanja dejavnosti (Bohinc, Mužina, Tičar, 2007). Prvo se nadalje razdeli še na tveganja razvoja projekta (ang. "development, pre-signing risk") in tveganja, povezana z gradnjo objekta (ang. "construction risk").

Tveganja razvoja projekta so tveganja, ki so povezana s samo pripravo projekta, kot je npr. neuspešno izveden postopek izbire izvajalca projekta ali neuspešna sklenitev koncesijske pogodbe. Dodatno tveganje predstavlja tudi možnost, da je koncesija dodeljena izvajalcu, ki nato ni sposoben mobilizirati potrebnih finančnih sredstev za projekt, ali pa primer nejasnih navodil in dolgotrajnih procedur s strani države, ki izvajalce prisilijo, da opustijo potencialno zanimiv projekt (Ahmed, 1999).

Tveganja povezana z gradnjo projekta so tveganja, da projekt ne bo zgrajen pravočasno, tveganja, da bodo preseženi predvideni stroški za vzpostavitev projekta ter tveganja, da projekt sploh ne bo zaključen (Vrtovec, 2006).



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tveganja izvajanja dejavnosti (upravljanja projekta) vključujejo vsa tista tveganja, ki onemogočajo, da bi projekt posloval učinkovito in v skladu s predvidenimi zmogljivostmi. Med temi tveganji je še posebej pomembno tržno tveganje, kjer gre za tveganje, da se denarni tok, potreben za servisiranje dolga ne bo realiziral iz razloga, ker kupci ne bodo kupovali proizvodov po ceni, ki bi zagotavljala takšen denarni tok. Med tržna tveganja se šteje tudi tveganje povpraševanja po outputih in tveganje dobave inputov v količini, ceni in kakovosti, potrebni za normalno delovanje projekta (Mrak, 1999).

3.2.6. Oblike javno–zasebnega partnerstva

JZP se pojavlja v številnih oblikah in je tako kot njegova definicija še vedno nastajajoč koncept, ki ga je potrebno prilagoditi posameznim potrebam in značilnostim vsake investicije ter tudi značilnostim, potrebam, namenom in ciljem partnerjev. Projekti, ki so financirani po modelu JZP zahtevajo različno obravnavo skladno s tem, kako se opravljene storitve plačujejo. Oblika sodelovanja javnega in privatnega sektorja sta odvisni od sledečih elementov:

- ali storitve opravlja privatni ali javni sektor,
- ali kapital za investicije zagotavlja javni ali privatni sektor,
- ali se storitve plačujejo preko javnih institucij,
- ali se zaračunavajo za vsak primer, kdo in kako zagotavlja kvaliteto storitev.

V osnovi lahko projekte JZP razvrstimo v tri različne oblike:

1. Projekti, ki v celoti povrnejo svoje stroške. Gre za projekte, kjer se stroški povrnejo na podlagi plačil uporabnikov. Prihodki omogočajo zasebnemu sektorju polno povračilo stroškov investicije v času trajanja pogodbenega razmerja. Javni sektor pri takem projektu omeji sodelovanje le na določanje potrebnih pogojev za izvedbo projekta. V njegovi pristojnosti je načrtovanje, izvedba javnih razpisov in pomoč pri administrativnih postopkih.
2. Projekti, kjer plačila povrne javni sektor. Gre predvsem za izgradnjo in upravljanje javnih zgradb kot so zapori, šole, bolnišnice, kjer zasebni vlagatelj nudi svoje storitve neposredno javnemu sektorju od katerega tudi prejme plačilo. Pri tem pa je pomembno ugotoviti razmerje med stroški in učinkovitostjo, ki hkrati izpolnjujejo kakovostne standarde, potrebne za gradnjo in upravljanje.
3. Projekti, ki zahtevajo javni prispevek. V to kategorijo sodijo projekti, kjer prihodki s strani uporabnikov niso dovolj, da bi v popolnosti krili sredstva, ki so bila uporabljena za njihovo izvedbo. V teh primerih je potreben javni prispevek, da bi zagotovili njihovo izvedljivost. Javni sektor prevzame ključno vlogo pri zbiranju zasebnih sredstev, ki ne bodo na voljo brez javne intervencije zaradi tveganja, ki je povezano s projektom. Glavni razlog za intervencijo javnega sektorja so gospodarske in socialne koristi, ki so povezane s projektom. Prednost za zasebna vlaganja je večja učinkovitost zaradi zasebnega



Strukturni skladi EU v Sloveniji



upravljanja ob hkratnem znižanju in podaljševanju investicij. Tak je primer ponovne kvalifikacije urbanih območij, povezanih z gradnjo stanovanj ali zmanjšanje prometnih zastojev s pomočjo urbanih in podzemnih železnic, ki pritegnejo javno intervencijo z namenom, da se prebivalcem zagotovijo boljši življenjski pogoji. Takšne pozitivne eksternalije upravičujejo javni prispevek.

Nadalje lahko JZP v najširši definiciji obsega različne oblike sodelovanja javnega in zasebnega sektorja:

1. Sporazum, kjer je zasebni sektor le delno vključen, lahko opravlja ali upravlja določene storitve brez prevzetega tveganja (npr. javno naročilo).
2. Skupna vlaganja, kjer javni in zasebni sektor skupno financirata in upravljata objekt.
3. Lizing – kjer je del tveganja prenesen na zasebni sektor.
4. Koncesije, kot npr. "Build-Operate-Transfer" (v nadaljevanju: BOT).
5. Popolna privatizacija.

Pogosto se uporabljajo tudi naslednje delitve, ki kažejo na različne notacije in združevanje možnih oblik JZP:

1. T.i. model zunanjega izvajanja, ki zajema pogodbe za opravljanje storitev, operativne in poslovne pogodbe (ali pogodbe za vodenje in upravljanje) ter zakup (lizing), kjer je stopnja vpletenosti zasebnega sektorja različna, izvajajo pa se v obliki javnih naročil.
2. Koncesijske modele, ki predvideva klasično BOT obliko, "Design-Build-Finance-Operate" (v nadaljevanju: DBFO) obliko, "Build-Operate-Own" (v nadaljevanju: BOO) obliko, "Build-Operate-Own-Transfer" (v nadaljevanju: BOOT) in podobne oblike modelov JZP.
3. Model ustanovitve skupnega podjetja (ang. "Joint venture" model), kjer dve strani, ki ju predstavljata na eni strani (vsaj ena) institucija javnega sektorja in na drugi strani (vsaj ena) zasebna oseba, ustanovita pravno entiteto oziroma institucijo v skupni lasti. Ta institucija je v mešani lasti, razmerje v deležu lastništva med obema stranema pa je odvisno od sklenjenega dogovora med javnim in zasebnim sektorjem.

Tip partnerstva	Glavne značilnosti	Možnosti uporabe	Prednosti	Slabosti
Pogodbeno partnerstvo	<p>Pogodba z zasebnim partnerjem, ki zasnuje in zgradi javno infrastrukturo.</p> <p>Projekt je financiran z javnim denarjem in končni proizvod je javna lastnina.</p> <p>Glavno gonilo je prenos tveganj</p>	<p>Primerno za kapitalske projekte z majhnimi stroški obratovanja.</p> <p>Za kapitalske projekte, kjer je javni sektor zavzet za pridržanje odgovornosti obratovanja.</p>	<p>Tveganje snovanja in tveganje izgradnje se prenese na pogodbenika.</p> <p>Potencialno pospešuje izgradnjo samo.</p>	<p>Možen je konflikt med načrtovanjem in okoljskimi zahtevami.</p> <p>Lahko poveča stroške obratovanja.</p> <p>Kritičen je korak delegacije.</p> <p>Omejena je motivacija za t. i. "whole life costing"</p>



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tip partnerstva	Glavne značilnosti	Možnosti uporabe	Prednosti	Slabosti
	snovanja in tveganja izgradnje na pogodbenika.			pristop k zasnovi. Ne privablja zasebnega kapitala.
BOT koncept	<p>Pogodba z zasebnim sektorjem o zasnovanju, izgradnji in obratovanju predmeta sodelovanja za določen čas, po katerem se predmet sodelovanja vrne javnemu sektorju.</p> <p>Predmet sodelovanja je financiran s strani javnega kapitala ter je v javni lasti tudi med časom trajanja pogodbe.</p> <p>Glavno gonilo je prenos tveganj pri obratovanju ob prenosu tveganj snovanja in tveganja izgradnje na pogodbenika.</p>	<p>Primerno z znatnimi stroški obratovanja.</p> <p>Posebej primerno za projekte ravnanja z odpadki.</p>	<p>Tveganje snovanja in tveganje izgradnje se prenese na pogodbenika.</p> <p>Potencialno pospešuje izgradnjo samo.</p> <p>Prenos tveganj motivira k t. i. "whole life costing" pristopu k zasnovi.</p> <p>Vzpodbuja inovativnost zasebnega sektorja ter povečuje plačano vrednost ("value for money").</p> <p>Pogodbe so lahko celostne.</p> <p>Vlada se lahko osredotoči na temeljne odgovornosti javnega sektorja.</p>	<p>Možen je konflikt med načrtovanjem in okoljskimi zahtevami.</p> <p>Pogodbe so kompleksnejše in proces pogajanj je daljši.</p> <p>Nastanejo stroški ponovnega zagona projekta, če se partner izkaže za nezadovoljivega.</p> <p>Ne privablja zasebnega kapitala ter zavezuje javni sektor k zagotavljanju financ na daljši rok.</p>
DBFO koncept	<p>Pogodba z zasebnim sektorjem o zasnovanju, izgradnji, obratovanju in financiranju predmeta sodelovanja za določen čas, po katerem predmet sodelovanja preide na javni sektor.</p> <p>Objekt je last zasebnega sektorja za čas trajanja pogodbe, ki dobiva deloma povrnjene stroške obratovanja s subvencijami.</p> <p>Glavno gonilo je</p>	<p>Primerno za projekte z znatnimi stroški obratovanja.</p> <p>Posebej primerno za projekte ravnanja z odpadki in vodami ter ceste.</p>	<p>Tveganje snovanja in tveganje izgradnje se prenese na pogodbenika.</p> <p>Potencialno pospešuje izgradnjo samo.</p> <p>Vzpodbuja inovativnost zasebnega sektorja ter povečuje plačano vrednost ("value for money").</p> <p>Pogodbe so lahko celostne.</p> <p>Vlada se lahko osredotoči na temeljne odgovornosti</p>	<p>Možen je konflikt med načrtovanjem in okoljskimi zahtevami.</p> <p>Pogodbe so kompleksnejše in proces pogajanj je daljši kot pri BOT.</p> <p>Zahtevano je upravljanje pogodb in spremljanje izvajanja.</p> <p>Nastanejo stroški ponovnega zagona projekta, če se partner izkaže za nezadovoljivega.</p> <p>Lahko so zahtevana poročila za posojila.</p> <p>Potreben je sistem</p>



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tip partnerstva	Glavne značilnosti	Možnosti uporabe	Prednosti	Slabosti
	<p>izraba zasebnega kapitala ter prenos tveganj zasnovanja, izgradnje in obratovanja na zasebni sektor.</p> <p>Različice se razlikujejo po različnih kombinacijah prerazporeditve odgovornosti.</p>		<p>javnega sektorja.</p> <p>Pritegne zasebni kapital,</p> <p>Pritegne upnike,</p> <p>Predstavlja predvidljivejši profil stroškov,</p> <p>Večji potencial za pospešeno izgradnjo,</p> <p>Večji prenos tveganj pomeni večjo motivacijo za t. i. "whole life costing" pristop,</p>	<p>upravljanja sprememb.</p>
Koncesijski model	<p>Kot za DBFO, vendar zasebnik dobi povrnjene stroške z zaračunavanjem uporabnikom.</p> <p>Glavno gonilo je "plača onesnaževalec" ter izraba zasebnega kapitala ter prenos tveganj zasnovanja, izgradnje in obratovanja.</p>	<p>Primerno za projekte, ki ponujajo možnost zaračunavanja končnemu uporabniku.</p> <p>Še posebej primerno za ceste, projekte za nepitno vodo ter projekte za ravnanje z odpadki.</p>	<p>Tveganje snovanja in tveganje izgradnje se prenese na pogodbenika.</p> <p>Potencialno pospešuje izgradnjo samo.</p> <p>Vzpodbuja inovativnost zasebnega sektorja ter povečuje plačano vrednost ("value for money").</p> <p>Pogodbe so lahko celostne.</p> <p>Vlada se lahko osredotoči na temeljne odgovornosti javnega sektorja.</p> <p>Pritegne zasebni kapital,</p> <p>Pritegne upnike,</p> <p>Predstavlja predvidljivejši profil stroškov,</p> <p>Večji prenos tveganj pomeni večjo motivacijo za t. i. "whole life costing"</p>	<p>Možen je konflikt med načrtovanjem in okoljskimi zahtevami.</p> <p>Pogodbe so kompleksnejše in proces pogajanj je daljši kot pri BOT.</p> <p>Zahtevano je upravljanje pogodb in spremljanje izvajanja.</p> <p>Nastanejo stroški ponovnega zagona projekta, če se partner izkaže za nezadovoljivega.</p> <p>Lahko so zahtevana poročila za posojila.</p> <p>Potreben je sistem upravljanja sprememb.</p> <p>Je lahko politično nesprejemljiva opcija,</p> <p>Zahteva učinkovito upravljanje z alternativami oz. nadomestki, npr. prevoznimi potmi, nadomestnimi odlagališči.</p>



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tip partnerstva	Glavne značilnosti	Možnosti uporabe	Prednosti	Slabosti
			<p>pristop".</p> <p>Pospeševanje izvedbe »plača onesnaževalec« ter</p> <p>Poveča zahtevo po nadaljnjem prenosu tveganja in zaslužkov tretjim osebam.</p>	

Slika 2: Pregled različnih tipov JZP

3.2.6.1. Projektno financiranje

Zasebni kapital lahko vstopa v javni sektor na več načinov, na področju infrastrukture pa se najpogosteje uporablja koncept projektnega financiranja. Gre za obliko financiranja projekta, kjer je finančna struktura organizirana na način, da bodoči prihodki projekta predstavljajo glavni vir servisiranja in kjer premoženje projekta predstavlja glavno obliko zavarovanja. Projektno financiranje pa ni isto kot financiranje projektov, za katerega je značilno, da ima kreditor neposreden ali posreden dostop do kapitala sponzorja projekta oziroma ima kreditor garancijo sponzorja projekta

Tradicionalno so bili večji infrastrukturni projekti javnega sektorja financirani s proračunskimi sredstvi in z zadolževanjem države, projekti zasebnega sektorja pa s klasičnimi podjetniškimi krediti, ki so temeljili na bilančni moči kreditojemalca. S pospešenimi trendi privatizacije in deregulacije se je tudi tradicionalni način financiranja infrastrukturnih projektov začel spreminjati, in to v oblike, pri katerih je zasebni sektor začel prevzemati bistveno večjo vlogo tako pri financiranju kot prevzemanju tveganj.

Ključni faktor, ki opredeljuje, ali je določen projekt primeren za projektno financiranje ali ne, je stopnja zanesljivosti bodočih prihodkov projekta. Za projektno financiranje so primerni zlasti tisti projekti, kjer financerji projekta lahko dokaj natančno predvidijo, kaj se bo dogajalo s prihodki projekta v prihodnosti, bodisi na osnovi dolgoročne pogodbe o odkupu (npr. pri proizvajalcih električne energije) bodisi na osnovi koncesije (npr. čistilne naprave) ali na neki tretji osnovi (npr. cestnina).

Projektno financiranje se uporablja za financiranje projektov v različnih sektorjih gospodarstva. Po modelu projektnega financiranja se tako običajno zapirajo finančne konstrukcije projektov s področij prometne infrastrukture, rudarstva, naftne in plinske industrije, zelo pogosto pa tudi projektov s področij telekomunikacij in turizma. Projektno financiranje, kombinirano s koncesijsko pogodbo, pa se vse bolj uveljavlja tudi pri financiranju objektov gospodarske in socialne infrastrukture. Klasični primeri projektnega financiranja na področju gospodarske infrastrukture so npr. izgradnja energetskih kapacitet, cest, mostov in tunelov, čistilnih naprav, garažnih hiš in podobno. Med projekti na področju



Strukturni skladi EU v Sloveniji



socialne infrastrukture pa velja omeniti izgradnjo oziroma obnovo šol, bolnišnic, študentskih domov, zaporov.

Projektno financiranje je mogoče opredeliti tudi kot strukturno financiranje (ang. "structured finance"), ki zahteva strukturiranje lastniškega kapitala in dolga na način, da denarni tok projekta zadošča za poplačilo vseh njegovih obveznosti. Specifične potrebe posameznega projekta so torej tiste, ki opredeljujejo strukturiranje finančne konstrukcije projekta, medtem ko kompleksnost pogodbenih razmerij med udeleženci v projektu in tveganj, ki se skrivajo v posameznih fazah izgradnje ter obratovanja projekta, narekuje izdelavo zelo natančnih študij ekonomske upravičenosti.

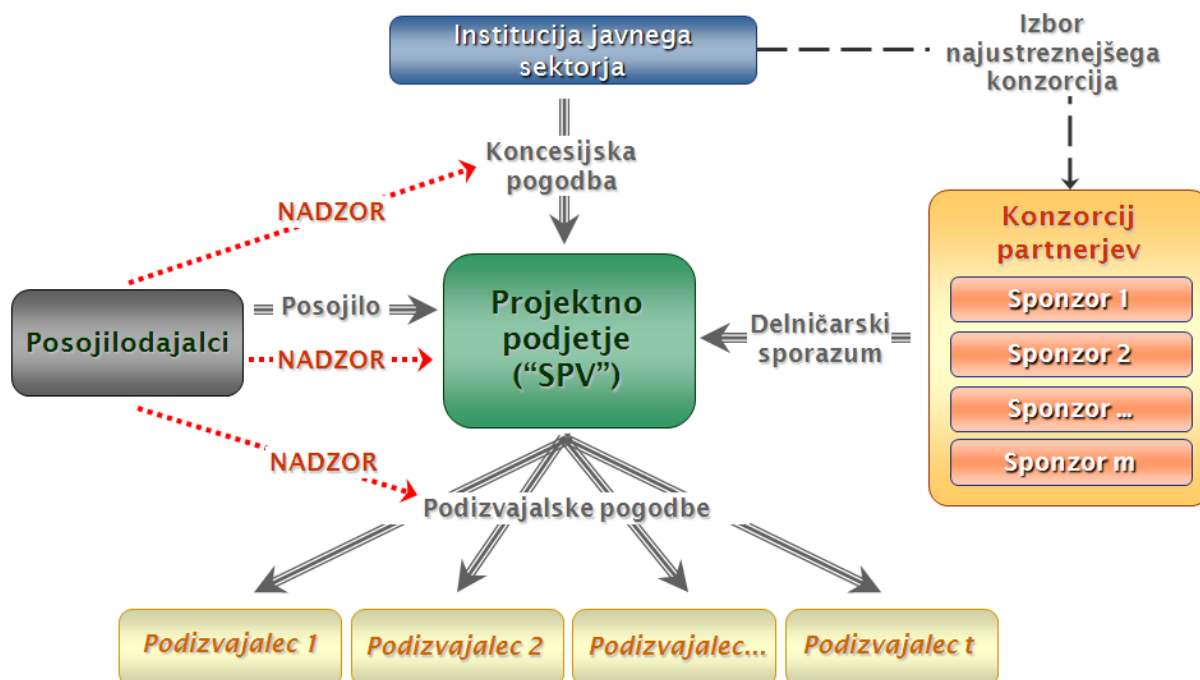


Slika 3: Struktura kapitala pri projektne financiranju

Shema projektne financiranja predpostavlja vzpostavitev novega, t.i. projektne podjetja, ki ga ustanovijo za projekt zainteresirani vlagatelji oziroma sponzorji projekta in na ta način izločijo financiranje investicije iz svojih bilanc. Projektne podjetje je dejansko samostojna pravna oseba s sredstvi, pridobljenimi iz poslovanja v obdobju trajanja projekta, z ustvarjenim dobičkom, kapitalom in pozitivnim denarnim tokom pa jamči za vračilo virov financiranja in zagotavlja zahtevano donosnost.



Strukturni skladi EU v Sloveniji

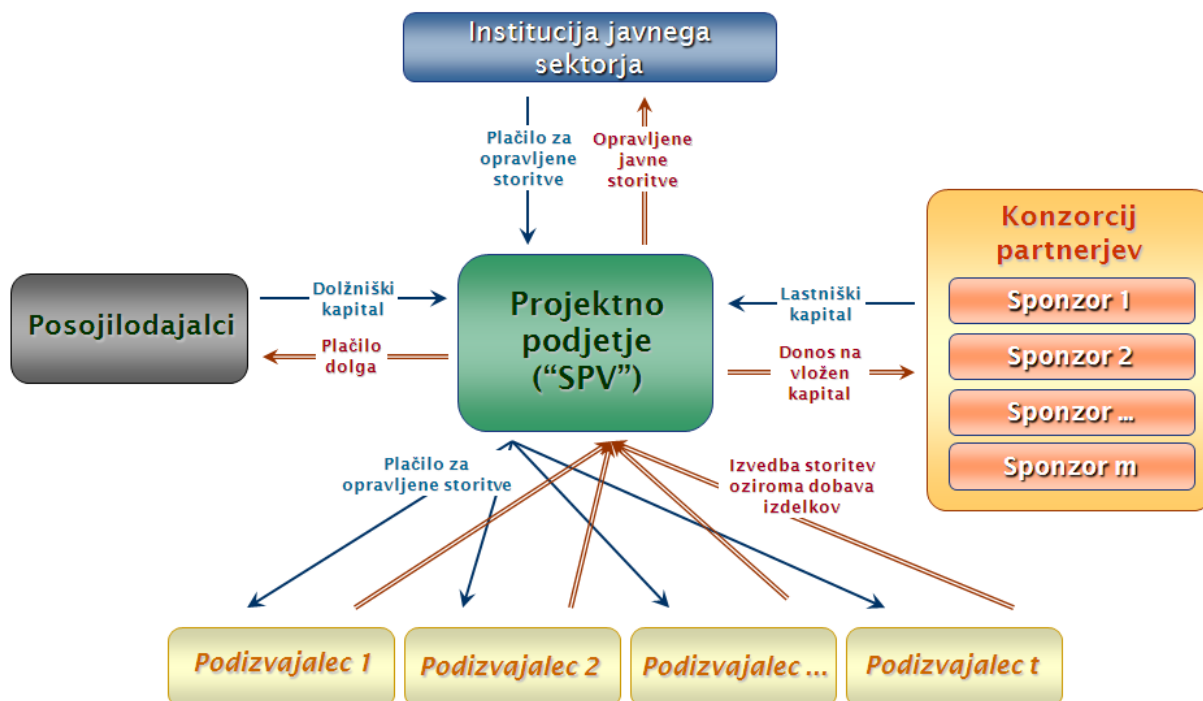


Slika 4: Pogodbena konstrukcija projektnega financiranja

Projektni način financiranja se razlikuje tudi od podjetniškega načina financiranja projektov. Pri podjetniškem načinu financiranja projektov so vir t.i. podjetniške finance kot tradicionalne finance, kjer je osnovni vir vračanja s strani upnikov in investorjev v podjetje investiranih sredstev podjetje-sponzor, ki za vračilo obveznosti odgovarja s svojim celotnim premoženjem, in ne samim projektom. Upniki, zlasti banke, pri svoji odločitvi za kreditiranje sicer upoštevajo uspešnost projekta, da ta ne bi ogrozil sposobnosti podjetja za poravnavanje njegovih obveznosti, vendar je za odločitev o financiranju najpomembnejše splošno finančno stanje podjetja, torej uspešnost poslovanja, premoženje, denarni tokovi, potencial nadaljnje rasti prihodkov. Upniki so tako v primeru, če projekt propade, v precejšnji meri zaščiteni pred neplačilom, kar je sicer odvisno od splošne finančne slike podjetja oziroma od tega, ali je podjetje kljub propadlemu projektu sposobno nadaljevati s poslovanjem. Pri projektnem financiranju pa je drugače, saj lahko tu tako investitorji kot upniki v primeru propada projekta pričakujejo velike izgube.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 5: Finančna konstrukcija projektnega financiranja

Projektno financiranje je tako po pravni kot po finančni strukturi bistveno bolj kompleksno in s tem tvegano od klasičnega principa financiranja, saj zahteva predhodno postavitve celotne sheme udeležencev projekta, od sponzorjev oziroma investorjev projekta do posojilodajalcev, dobaviteljev, kupcev, operaterjev, gradbenih podjetij, zavarovalnic, raznih državnih agencij in drugih subjektov, katerih medsebojni odnosi morajo biti predhodno pogodbeno do potankosti urejeni, njihov nastop v projektu pa časovno natančno opredeljen in usklajen. Tveganja, povezana z izvedbo projekta, se tako delijo med projektne udeležence, zato investitorji (sponzorji) niso edini, ki nosijo breme poslovnih in drugih tveganj, pač pa se ta porazdelijo med vse udeležence v sorazmerju z njihovimi finančnimi vložki.

Projektno financiranje se izvaja na osnovi finančnega inženiringa, ki vključuje angažma v obliki virov in jamstev različnih za projekt zainteresiranih strank, izmed katerih nihče sam ne prevzema celotne odgovornosti za projekt, nastop vseh udeležencev v projektu pa mora imeti za posledico sprejemljivo kreditno tveganje. Uporaba raznih mehanizmov za delitev zlasti komercialnih tveganj je tako ključen in navzven najbolj viden del vsakega projektnega financiranja, saj se tveganja projekta razporedijo med udeležence na način, da posamezno tveganje dejansko prevzame tisti udeleženec v projektu, ki ga najbolj pozna in ga je najbolj sposoben odpravljati oziroma najučinkoviteje obvladovati.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 6: Osnovne značilnosti koncepta projektnega financiranja

Vstop zasebnega kapitala v javni sektor skozi projektno financiranje ima svoje dobre in slabe strani. Kapital, ki se zagotovi za izgradnjo nekega objekta in ima izvor ali v lastnem kapitalu bodočega koncesionarja ali z družbeniki zagotovi kreditni aranžma, ne dobi statusa državnega ali občinskega dolga. Iz tega tudi sledi, da za izvedbo projekta niso potrebna proračunska sredstva, razen v pripravljalni fazi projekta, ki zajema ustanovitev projektne skupine, fazo pogajanj, nadzora, koordinacijo v fazi gradnje in zagotovitev infrastrukture za konkreten projekt (zemljišča, komunalni priključki in podobno).

Iz navedenega tudi sledi, da so prednosti, ki jih lahko ima tako financiranje infrastrukture, predvsem naslednje (Jus, 2004):

- uporaba tujih finančnih sredstev, lastna pa se prihranijo za druge namene;
- možnosti izvenbilančnega zadolževanja, ki ne omejuje kreditne sposobnosti posojilojemalcev;
- možnost pritegnitve dodatnega domačega in tujega kapitala za investicije v infrastrukturo, ki je tako lahko tudi prej zagotovljena uporabnikom;
- zmanjšanje javnih izdatkov za investicije in deleža javnih izdatkov v BDP, zmanjšanje davčne obremenitve, zmanjšanje javnega in javno garantiranega dolga;
- učinkovitejše upravljanje s tveganji projekta, če je ta dobro strukturiran (strokovne, poslovne in finančne izkušnje udeležencev projektnega financiranja iz zasebnega sektorja);
- učinkovitejše izvajanje javnih storitev za uporabnike;
- prenos znanja in izkušenj v lokalno gospodarstvo in v javno upravo, razvoj kapitalskega trga, domačih finančnih institucij in nekaterih sektorjev storitev;



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- lažje absorbiranje EU sredstev (npr. sredstva Kohezijskega sklada na področju okolja in transporta oziroma sredstva strukturnih skladov – ESRR in ESS).

Kot slabosti uporabe zasebnega kapitala v primerjavi s klasično obliko financiranja projekta iz proračunskih sredstev ali kreditov, ki jih najame država ali lokalna skupnost, je mogoče identificirati predvsem naslednje:

- stroški financiranja so običajno višji kot pri financiranju s klasičnimi državno garantiranimi krediti (rating države do kreditodajalcev je praviloma boljši od ratinga koncesionarjev),
- projekti so (ponavadi) po svoji finančni in pravni konstrukciji bistveno bolj kompleksni in zahtevni, kar zahteva visoko usposobljeno skupino na strani države ali občine.

V zvezi s projektnim financiranjem je potrebno upoštevati tudi politično sociološki vidik, ko storitve, ki so bile do sedaj pod "našo" ingerenco preidejo v roke zasebnega kapitala. Zato je zelo pomembno, da se pred odločitvijo za tovrstno financiranje nekega projekta preverijo in natančno obrazložijo razlogi za to odločitev in da se ekvivalentni finančni del, ki s tem ostane v proračunu, uporabi smotrno in učinkovito. Samo takšna kombinacija je opravičljiva, kajti nekoliko višje stroške pridobivanja zasebnega kapitala, se lahko upraviči z nižjimi stroški, ki se dosežejo s pravilno izbiro vlaganj "prostih" finančnih sredstev. S pravilno izbiro projekta, ki je financiran s "prostimi" finančnimi sredstvi, se lahko poveča zadovoljstvo uporabnikov, ki s tem vidijo, da so z uspešnim vstopom zasebnega kapitala, namesto ene dobili dve storitvi v praktično istem časovnem obdobju.

3.2.6.2. Oblike javno-zasebnega partnerstva kot jih predvideva slovenska zakonodaja

ZJZP se ne spušča v končno definiranje oblik JZP, temveč s pomočjo postopkov izvedbe projekta v eni izmed oblik JZP, razdeli oblike sodelovanja v razmerju do izvajanja JZP na:

- pogodbeno partnerstvo,
- statusno partnerstvo.

V pogodbeno partnerstvo sodita dve temeljni obliki, ki se lahko med seboj tudi prepletata, in sicer javno naročilo ter koncesija izvajanja javne službe. Razlika med obema oblikama je odvisna od tega, kako je porazdeljeno tveganje za uspeh posla (Bohic, Mužina, Tičar, 2007). V nadaljevanju sta predstavljeni obe obliki sodelovanja.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 7: Oblike JZP, ki jih predvideva slovenska zakonodaja

3.2.6.2.1. Pogodbeno partnerstvo

Razmerje pogodbenega partnerstva ima lahko naravo koncesijskega razmerja⁹ ali javno naročniškega razmerja¹⁰.

Posebno obliko koncesijskega JZP predstavljajo koncesije gradenj, ki je edina oblika koncesij, urejena na ravni EU¹¹. Koncesije so namreč pogosto dolgoročne pogodbe, kjer ima zasebni subjekt (koncesionar), na podlagi pisne zaveze javnega sektorja, pravico do financiranja, vlaganja ali izgradnje infrastrukture bodisi opravljanja storitev v javnem interesu. Ta vlaga finančna in druga sredstva v določen projekt ter v zameno za to prejema dolgoročno in redno plačilo izvajanja svojih storitev na podlagi pogodbenih obveznosti, zapisanih v koncesijskem aktu.

Čeprav so koncesijske pogodbe (pa najsi gre za koncesijo gradenj ali koncesijo storitev) pretežna in najprimernejša oblika izvedbe projektov JZP, pojem ne izključuje javno naročniških odnosov, predvsem kadar so za to izpolnjene določene predpostavke. Ena izmed njih je delež javno finančnih sredstev (Mužina, 2006). Tu gre za odplačno razmerje med naročnikom in zasebnikom (bodisi gre za dobavitelja blaga, izvajalca gradenj ali izvajalca storitev), katerega predmet je naročilo blaga, izvedba gradnje ali izvedba storitve, pri katerem nosi večino poslovnega tveganja sicer javni partner, vendar pa zasebni partner prevzame tisti del tveganja, ki ga bolje obvladuje.

Kot eno izmed značilnosti prakse razmerij JZP, zlasti pri razliki med koncesijo in javnim naročilom gre omeniti razdelitev tveganja med strankama (Mužina, 2006). Razlikovanje med

⁹ JZP opredeljuje koncesijsko razmerje kot dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo, oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu.

¹⁰ JZP določa, da gre v primeru javno naročniškega razmerja za obliko odplačnega razmerja med naročnikom in dobaviteljem blaga, izvajalcem gradenj ali izvajalcem storitev, katerega predmet je naročilo blaga, izvedba gradnje ali storitve.

¹¹ Direktiva 2004/18/ES.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



javnim naročilom in koncesijo je odvisno namreč od odgovora na vprašanje o tem, kdo nosi poslovno tveganje obratovanja projekta. Le v primeru, ko zasebni sektor v celoti financira predmet JZP, je javni sektor razbremenjen tveganja. V tem primeru gre za koncesijo. Če javni sektor pretežno nosi tveganje, gre za klasično obliko javnega naročila.

3.2.6.2.2. Statusno partnerstvo

Obveznosti in ravnanja strank v primeru sklenitve razmerja v statusnem partnerstvu ZJZP obširneje določa v svojem šestem delu, med posebnostmi statusnega partnerstva¹². Statusno JZP je razmerje med javnim in zasebnim partnerjem, pri katerem ne gre zgolj za pogodbeno sodelovanje partnerjev, temveč za spremembe v pravnem statusu ali lastninski strukturi enega od partnerjev. Nastane lahko ali z zasebnim vlaganjem v osebe javnega prava ali z nakupom oziroma dokapitalizacijo v njih, ali na način, da javni in zasebni partnerji ustanovijo novo osebo javnega ali zasebnega prava, oziroma v različnih drugih oblikah statusnega povezovanja, združevanja ali preoblikovanja (Bohinc, Mužina, Tičar, 2007).

Statusno JZP se tako lahko zagotavlja na način, da država, ena ali več samoupravnih lokalnih skupnosti ali drugih oseb javnega prava, oziroma drug javni partner, poveri izvajanje pravic in obveznosti, ki iz JZP izhajajo (npr. izvajanje javne službe ali opravljanje sicer tržne dejavnosti v javnem interesu), izvajalcu statusnega JZP s prodajo deleža v javnem podjetju ali drugi osebi, nakupom deleža v osebi javnega ali zasebnega prava, z ustanovitvijo pravne osebe ali na drug pravno in dejansko soroden in primerljiv način.

Oblika razmerja se v primeru statusnega partnerstva (v odvisnosti od pravne narave razmerja) lahko izvaja kot:

1. Partnerstvo z ustanovitvijo pravne osebe, katere ustanovitelj je javni partner oziroma pravna oseba javnega prava (država, ena ali več samoupravnih lokalnih skupnosti) ter zasebni partner s prenosom izvajanja pravic in obveznosti, ki iz JZP izhajajo. Pravna oseba statusnega partnerstva se lahko ustanovi v obliki kapitalske družbe ali druge pravno organizacijske oblike, za obveznosti katere ustanovitelji ne odgovarjajo.
2. Partnerstvo s prodajo deleža javnega partnerja v javnem podjetju ali drugi pravni osebi, nosilcu posebnih oziroma izključnih pravic ali javnih pooblastil ter prenosom izvajanja oziroma nadaljevanjem ali ohranitvijo izvajanja pravic in obveznosti, ki iz JZP izhajajo.
3. Partnerstvo z nakupom deleža javnega partnerja v osebi javnega prava ali drugi pravni osebi, nosilcu posebnih oziroma izključnih pravic ali javnih pooblastil ter prenosom izvajanja pravic iz obveznosti, ki iz JZP izhajajo. Podobna razmerja kot z nakupom deleža, se lahko izvedejo z dokapitalizacijo (vlaganji v kapital druge pravne osebe). Pri tem gre

¹² Prvi odstavek 96. člena ZJZP določa: "Statusno javno-zasebno partnerstvo je razmerje, sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem na način, da država, ena ali več samoupravnih lokalnih skupnosti ali drugih oseb javnega prava oziroma drug javni partner podeli izvajanje pravic in obveznosti, ki iz javno-zasebnega partnerstva izhajajo, izvajalcu statusnega javno-zasebnega partnerstva."



Strukturni skladi EU v Sloveniji



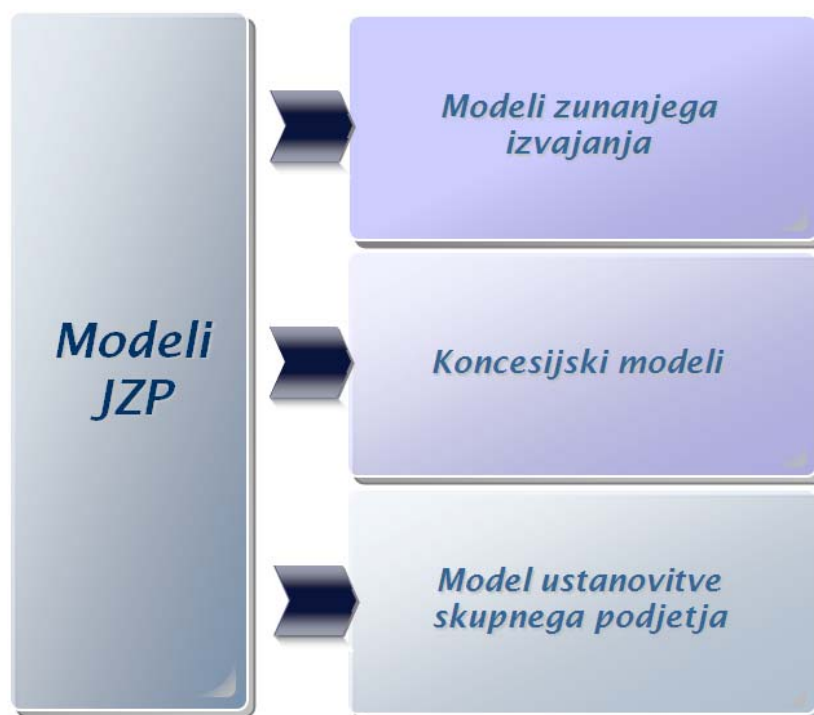
lahko za zasebna vlaganja v osebo javnega prava ali javno vlaganje v osebo zasebnega prava.

3.2.6.3. Možni modeli izvajanja javno-zasebnega partnerstva na področju cestne infrastrukture

Do partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem lahko prihaja v različnih fazah investiranja v izvajanje javne storitve, npr.:

- pri izdelavi infrastrukture za potrebe izvajanja javne storitve;
- pri izrabi te infrastrukture oziroma pri izvajanju javne storitve.

Pri tem so lahko oblike partnerstva zelo različne, ob tem pa se lahko tudi spreminjajo v posameznih fazah investicijskega procesa in/ali se v določenih fazah investicijskega procesa medsebojno prepletajo oziroma se istočasno uporabljajo različni modeli partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem.



Slika 8: Modeli JZP

3.2.6.3.1. Modeli zunanjega izvajanja

Običajno se ti modeli uporabljajo v obliki javnih naročil, kjer so skladno z ustrežno zakonodajo v javnih razpisih opredeljene potrebe institucije javnega sektorja in predvidevajo pogodbe o upravljanju in vzdrževanju kot najosnovnejši obliki JZP. Te pogodbe dajejo zasebnemu sektorju vsa pooblastila za opravljanje storitev vzdrževanja infrastrukture. Sklene se na podlagi javnega razpisa, na podlagi katerega javni sektor izbere najugodnejšega ponudnika. Na opravljene storitve je vezano tudi plačilo. To je edina oblika JZP, kjer zasebnik



Strukturni skladi EU v Sloveniji



nima prihodkov iz naslova uspešnosti. Pri tem zasebnik ne prevzema nobenega tveganja, razen tveganja slabo opravljene pogodbeno opredeljene naloge.

Zasebni upravljavec v infrastrukturo ne investira in ne nosi nobenega finančnega tveganja. Pogodbe se sklepajo praviloma za obdobje krajše od desetih let. Ker zasebnik storitev ne zaračunava končnim koristnikom in praviloma taka pogodba ne zahteva zmanjšanja števila zaposlenih, je z družbenega vidika najmanj problematična.

Bistveno za ločitev javnih naročil od koncesij je tveganje. V primeru, da večino tveganja v zvezi s povračilom investicije nosi izvajalec del, gre za koncesijo, če tveganje pretežno nosi naročnik, država ali lokalna skupnost, pa gre za javno naročilo. Javni sektor plača zasebnemu izvajalcu storitve, ki so opravljene skladno s sprejetimi standardi. Pri javnem naročilu je vzdrževanje sredstev in kvaliteta storitev odvisna od razpoložljivih sredstev, ki jih zagotavlja javni sektor. Že na začetku izvedbe projekta je potrebno ločiti, ali gre za eno od oblik JZP ali gre za javno naročilo z odloženim plačilom.

Obstajajo različne stopnje vpletenosti zasebnih institucij v izvedbo projektov javnih naročil. Večinoma so zasebne institucije plačane za izdelavo vnaprej opredeljenih rezultatov projekta (torej izdelkov oziroma infrastrukture), s katerimi institucije javnega sektorja (skupaj z drugimi sredstvi) izvajajo javne storitve in tudi vzdržujejo rezultate projekta. Institucije javnega sektorja lahko v skladu s pravili javnega naročanja poleg izdelkov naročajo tudi storitve ali gradnje. Obstajajo trije klasični pristopi k zunanjemu izvajanju:

1. Storitvene pogodbe, v okviru katerih zasebne institucije izvajajo ali zgolj zaključujejo jasno določene naloge in to le določen čas (na primer nekaj mesecev ali let). Poslovna in investicijska odgovornost ostaja zgolj na strani institucije javnega sektorja, ki s temi pogodbami ne more opravičiti (ali izboljšati) svoje morebitne slab(š)e organiziranosti, lahko pa s tehnično strokovnostjo zasebnih institucij pridobi na zmanjšanju svojih stroškov.
2. Operativne in poslovne pogodbe, s katerimi institucije javnega sektorja prenesejo odgovornost za uporabo sredstev in poslovni uspeh na zasebne institucije, vendar pa institucije javnega sektorja ohranijo odgovornost za investicijske odločitve. Zasebne institucije torej poskušajo doseči čim večji dobiček s smotrno uporabo premoženja javnega sektorja, institucije javnega sektorja pa pri tem predstavljajo investicijski center odgovornosti in odločajo o investiranju v lastna sredstva, katera pod določenimi pogoji izrabljajo zasebne institucije. Takšne pogodbe spodbujajo učinkovitost in uporabo tehnološko naprednih rešitev. Načeloma so tudi te pogodbe kratkoročne, vendar dlje časa trajajoče kot pri storitvenih pogodbah. Zasebni pogodbeniki so lahko plačani s fiksnim plačilom ali pa na stimulativen osnovi, kjer dobijo dodatno premijo ob doseganju določenih kriterijev.
3. Lizing oziroma zakup predstavlja instrument s katerim zasebne institucije ustvarjajo prihodke iz sredstev v lasti institucije javnega sektorja v zameno za fiksno plačilo zakupnine in obvezno uporabo ter vzdrževanje teh sredstev. S tem pristopom k



Strukturni skladi EU v Sloveniji



zunanjemu izvajanju se komercialno tveganje prenese na zasebno institucijo, ker le-ta nima zagotovila o količini izvedene javne storitve.

Modeli zunanjega izvajanja so z ekonomskega, tehničnega, izvedbenega, pravnega in političnega vidika relativno dobro poznani, medtem ko tveganja običajno izhajajo iz same vsebine dela, iz konkretnih udeležencev ter iz dogovorjenih pogodbenih odnosov. Ti modeli se lahko uporabljajo v katerikoli fazi procesa investiranja od vključno izdelave študije izvedljivosti dalje (izdelava projektne dokumentacije, realizacija investicije, izraba rezultatov projekta).

3.2.6.3.2. Koncesijski modeli

Projekti JZP imajo praviloma najpogostejše obliko koncesijske pogodbe, kjer je serija tveganj prenesena na zasebni sektor oziroma se tveganja delijo med javnim in zasebnim sektorjem.

ZJZP opredeljuje koncesijsko razmerje kot dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi izgradnjo objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu.

Koncesijo je mogoče opredeliti tudi kot postopek, ki omogoča povezavo zasebnega partnerja zaradi njegove strokovne usposobljenosti in vloženega kapitala, zagotavljanja javnih storitev ali izgradnje javnih infrastruktur in njihovega dolgoročnega upravljanja.

Javni sektor zasebnemu na podlagi podeljene koncesije (t.j. na podlagi izključne pravice vzpostavitve, projektiranja, upravljanja in izvajanja (ne)gospodarske javne službe), daje pravico v izgradnji in upravljanju infrastrukture, medtem ko se v način in izvedbo projekta praviloma ne spušča. Posledično je lahko realizacija investicije hitrejša, vendar pa je potrebno ob tem poudariti, da gre lahko tudi za dražjo pot za tiste uporabnike, ki bodo morali sredstva v obliki uporabnin plačevati koncesionarju.

Koncesije se med seboj razlikujejo po vrstah lastninskih in drugih premoženjsko pravnih razmerij med koncedentom in koncesionarjem. Objekti in/ali naprave, ki so predmet koncesije, postanejo bodisi takoj (v primeru koncepta BTO) bodisi po poteku določenega časovnega obdobja (v primeru koncepta BOT) lastnina javnega partnerja, razen, če to ni možno ali ekonomsko upravičeno (v primeru konceptov BOO oziroma DBFO). Najznačilnejši model, po katerem se lastninska pravica predmeta koncesijske pogodbe prenese na koncedenta je BOT model.

KONCESIJSKI BOT MODEL

Koncesijski BOT (zgradi-upravlja-prenesi) model je namenjen zagotavljanju infrastrukturnih storitev in financiranju infrastrukturnih naložb, pri katerih koncesionar na osnovi koncesijske pogodbe, sklenjene z državo, infrastrukturni objekt zgradi in financira, ga ima v lasti ter z njim upravlja v obdobju, opredeljenem v pogodbi, po izteku tega obdobja pa lastništvo nad objektom prevzame država.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Koncesija BOT pomeni:

- realizacija investicije (izgradnja infrastrukture),
- izraba rezultatov projekta (infrastruktura) in prenos lastništvo na stran zasebne institucije za določen čas,
- po določenem času predaja rezultatov projekta (infrastruktura) na institucijo javnega sektorja.

Ta model partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem je za institucijo javnega sektorja običajno najhitrejša, vendar za uporabnike javne storitve najdražja oblika realizacije investicije. Jasno je namreč, da zasebni koncesionar vloga svoja finančna sredstva v realizacijo investicije (izgradnjo infrastrukture) zgolj zato, da se mu vložek ob čim nižjem tveganju povrne s čim večjo donosnostjo.

Glavne težave v zvezi z BOT modelom sta predvsem strah pred odvisnostjo oziroma podrejenostjo in problem moralnega hazarda. Koncesionar lahko namerno zgradi infrastrukturo slabše kakovosti, ker špekulira, da bo s tem povečal svojo donosnost, po določenem času, ko se lastništvo preda javnemu sektorju, pa ga ne zanima več kolikšni so stroški vzdrževanja in delovanja infrastrukture.

Prednosti modela v primerjavi z zunanjim izvajanjem pa so v tem, da so sicer ločene funkcije (načrtovanje, izgradnja, vzdrževanje) združene pri zasebni instituciji, ki bo v celotni "življenjski dobi stroškov" skrbela za to, da bodo le-ti čim nižji. Pogosto so namreč stroški vzdrževanja precej večji kot potrebna investicijska sredstva za realizacijo same investicije.

Projekti izvedeni v skladu z BOT modelom predstavljajo temeljno obliko financiranja infrastrukturnih objektov z vključevanjem zasebnega sektorja. To je tudi temeljna oblika, s katero nekatere države na zasebni sektor prelagajo pomemben del proračunskih izdatkov in si na ta način odpirajo dodatne možnosti za relativno večje izdatke na drugih področjih.

BOT oblika financiranja infrastrukturnih objektov se je razvila iz dveh pravnih osnov. Prvo od njih predstavlja projektno financiranje po varianti "z omejenim pristopom". Gre za koncept financiranja projekta, pri katerem bodo kreditorji zagotovili sredstva za financiranje projekta predvsem na osnovi (i) ocene, ali bo projekt sposoben generirati dovolj finančnih prilivov za servisiranje najetih dolgov in (ii) razpoložljivega kapitala, s katerim razpolaga koncesionar, saj le-ta predstavlja garancijo za najete kredite. To pomeni, da se projektno financiranje nanaša na tiste finančne strukture, pri katerih država kot sponzor projekta pritegne subjekte iz zasebnega sektorja v financiranje projekta predvsem na osnovi predvidenih finančnih prilivov projekta.

Druga pravna osnova BOT oblike projektne financiranja so koncesije. Pri tem velja poudariti, da so se te koncesije v enem ključnem segmentu pomembno razlikovale od današnjih BOT projektov. Medtem ko so klasične koncesije zasebnemu sektorju omogočale praktično brezpogojno uporabo objekta, torej ob zelo omejeni vlogi in kontroli države, je pri pravilno strukturiranem BOT projektu vloga države bistveno večja. Država odloči ne le o tem, ali je objekt potreben ali ne, temveč običajno opredeli tudi kakšne naj bodo njegove osnovne



Strukturni skladi EU v Sloveniji



značilnosti. To pomeni, da za razliko od klasičnih koncesij, BOT projekti dejansko predpostavljajo partnerski odnos med zasebnim sektorjem in državo.

KONCESIJSKI DBFO MODEL

Model DBFO poleg samega izvajanja vključuje tudi financiranje s strani zasebnih institucij, ki s tem prevzamejo več tveganja. Poleg že predhodno opisanih prednosti se s tem dodatno pridobi še nove vire financiranja, ki omogočajo izpeljavo določenih pomembnih projektov prej kot bi bilo sicer možno.

Koncesija DBFO (načrtuj-zgradi-financiraj-upravljalj) dejansko pomeni:

- načrtovanje investicije,
- realizacija investicije (izgradnja infrastrukture),
- financiranje realizacije investicije,
- izraba rezultatov projekta za določen čas (običajno daljše časovno obdobje).

Pri tem so nastali rezultati projekta ves čas v lastništvu institucije javnega sektorja, ki mora zagotoviti, da bo premoženje pravilno uporabljeno in vzdrževano ter po koncu koncesijskega obdobja vrnjeno v primernem stanju v izrabo javnemu sektorju. Na splošno velja, da bi si morala financer in ustanovitelj deliti odgovornost za prevzete obveznosti, kadar sta financiranje dejavnosti in ustanoviteljstvo v instituciji javnega sektorja ločeni¹³. Dolžnost, odgovornost in avtoriteta morajo biti med seboj praviloma v sorazmerju. S financiranjem zasebna institucija prevzema več tveganja, zato nujno zahteva tudi več pristojnosti, kar pridobi z aktivnim sodelovanjem pri investicijskem načrtovanju in s tem možnost vpliva na investicijske odločitve.

Koncesije so na splošno podeljene na podlagi naslednjih kriterijev:

- določena končna cena za uporabnike,
- definirana največja zahtevana stopnja finančne podpore javnega sektorja in
- zmožnost izvedbe projekta.

Tudi koncesijski DBFO model traja v vseh fazah procesa investiranja:

- Investicijo v celoti realizira zasebna institucija, medtem ko je lastnik infrastrukture ves čas institucija javnega sektorja.
- V dogovorjenem času izrabe rezultatov projekta zasebna institucija izvaja dogovorjene javne storitve in obenem vzdržuje infrastrukturo, ki je nastala v fazi realizacije investicije in je nujna za izvajanje javne storitve; po določenem času se lahko uporabi katerikoli model JZP.

¹³ Javni zavodi med državo in trgom.



3.2.6.3.3. Model ustanovitve skupnega podjetja (Joint venture model)

Pri modelu ustanovitve skupnega podjetja (ang. "Joint venture"), institucija javnega sektorja (ena ali več) in zasebnik (eden ali več), ustanovita institucijo (podjetje) v skupni mešani lasti. Razmerje v deležu lastništva pa je odvisno od sklenjenega dogovora. V vsakem primeru javni sektor obdrži nadzor nad delovanjem nadzornega sveta in uprave. Tudi v primeru enakega deleža vloženega kapitala in posledično enakega sprejetega komercialnega tveganja je vsakodnevno operativno delovanje običajno zaupano zasebnemu sektorju, pri čemer pa javni sektor obdrži pravico do veta pri določenih strateških odločitvah.

Interesi zasebnega sektorja pri ustanavljanju podjetij v mešani lasti so dejansko enaki oziroma podobni kot pri ustanavljanju podjetja, ki je v celoti v zasebni lasti. Gre za zasledovanje ciljev kot so doseganje zahtevane donosnosti vloženega kapitala, ustvarjanje dobička, povečevanje prihodkov, povečevanje izkoriščenosti zmogljivosti, povečevanje ugleda in/ali prepoznavnosti, doseganje najmanjših stroškov, doseganje želenega tržnega deleža, doseganje želenega obsega prodaje, povečevanje osebnih dohodkov, preživetje podjetja, krepitev lokalne pripadnosti, povečevanje možnosti zaposlovanja določenih (težje zaposljivih) oseb in podobno. Interes javnega sektorja pri ustanavljanju podjetij v mešani lasti pa je predvsem pravočasno izvajanje primerne količine ustreznih javnih storitev s čim manjšimi stroški.

Nevarnosti ustanavljanja skupnih podjetij pa so zlasti ustvarjanje nelojalne konkurence, poslabšanje zaščite javnih interesov, neizvajanje javnih storitev in podobno.

3.2.7. Možni modeli javno-zasebnega partnerstva pri izgradnji koridorja tretje razvojne osi

V nadaljevanju so najprej predstavljene izkušnje izgradnje cestne infrastrukture na način JZP v tujini in Sloveniji, temu pa sledi predstavitev dveh možnih modelov JZP za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, in sicer t.i. "user-pay" model in "shadow-toll" model.

3.2.7.1. Izkušnje iz tujine

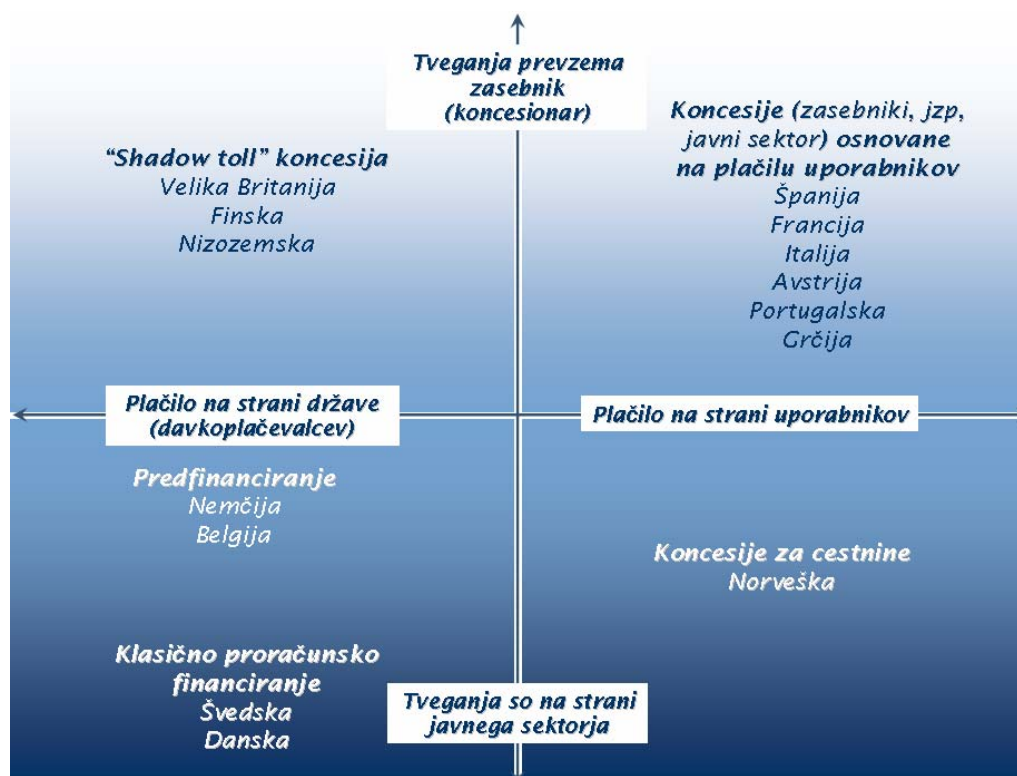
Infrastrukturalni projekti posegajo na številna področja, med katerimi je zagotovo v zadnjem času predvsem prometna infrastruktura, saj le-ta zagotavlja dovolj visok nivo mobilnosti, ki ga zahteva globalizacija.

Izgradnja prometne infrastrukture ima bogato zgodovino predvsem različnih tipov financiranja prometne infrastrukture, ki vključuje klasično obliko financiranja z namenskimi proračunskimi sredstvi, do čistih oblik JZP z omejenim financiranjem, ki je osnovano na prihodkih iz naslova projekta. V prid tej trditvi kažejo številne izkušnje po državah v Evropi, kjer lahko primere dobrih praks združimo v dve skupini, katerih osnova je način plačevanja. Cestno infrastrukturo države se lahko financira s proračunskimi sredstvi pri čemer glavna pravila igre določa zakonodaja s področja javnega naročanja. V zadnjem času pa se vedno bolj uveljavlja alternativni pristop preko koncesijskih pogodb, kjer so tveganja praviloma realocirana na zasebni sektor, ki poleg tveganj prevzame tudi izgradnjo, upravljanje in vzdrževanje infrastrukture.



V državah, kot so Avstrija, Španija, Francija, Grčija, Italija in Portugalska je koncesija osnovana na neposrednem plačilu uporabnikov za uporabo infrastrukture v obliki cestnine. Na drugi strani pa nekatere države, predvsem Norveška, uporablja koncesije zgolj za pobiranje cestnine, medtem ko je odgovornost za načrtovanje, gradnjo, upravljanje in vzdrževanje na strani javnega sektorja.

Na drugi strani, pa nekatere države uporabljajo modele, kjer uporabniki neposredno ne plačujejo za uporabo infrastrukture, temveč nosi odgovornost za plačilo javni sektor, medtem ko je sama izgradnja, upravljanje, financiranje in vzdrževanje infrastrukture na strani zasebnega sektorja. Takšna praksa je znana pod imenom "shadow toll", kar poznajo predvsem v Veliki Britaniji, na Nizozemskem, Finskem in v zadnjem času tudi na Portugalskem. Bistvena značilnost tovrstne koncesije je, da oblastni organ plačuje koncesionarju vnaprej določeno plačilo za opravljeno storitev, katerega vrednost je praviloma osnovana na napovedovanju trenda prometnih tokov.



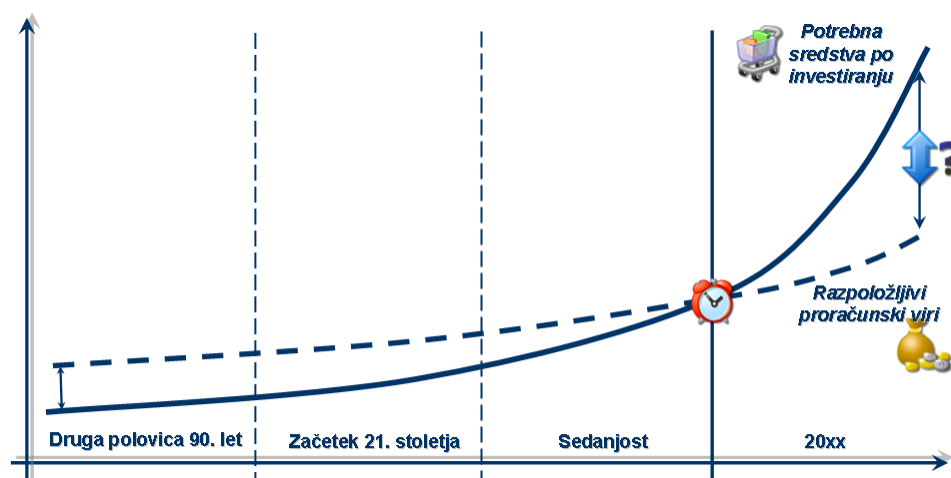
Slika 9: Prakse JZP na področju cestne infrastrukture po Evropi

3.2.7.2. Izkušnje v Sloveniji

Slovenija se vedno znova sooča s potrebo po dodatnih naložbah v infrastrukturo, ki je potrebna kot podpora gospodarski rasti in povečanju splošnega blagostanja v državi. Rezultati že pred časom izpeljanih empiričnih študij kažejo, da v Sloveniji obstaja razkorak v višini 3% bruto domačega proizvoda (v nadaljevanju: BDP) med potrebami naše države za investiranje v gospodarsko infrastrukturo in razpoložljivimi tradicionalnimi (proračunskimi) viri za te namene.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 10: Razkorak med zahtevanimi in razpoložljivimi sredstvi za izgradnjo infrastrukture

Pritegnitev zasebnega kapitala v financiranje projektov na področju prometne in komunalne infrastrukture, telekomunikacij, energetike, ekologije, turizma, zabavišne industrije in drugih področjih v obliki JZP je ena od možnosti, s katero lahko zmanjšamo razkorak med potrebami in razpoložljivimi finančnimi viri.

Poleg velikih investicijskih potreb na področju gospodarske infrastrukture, ki jih država v celoti ne bo mogla financirati s tradicionalnimi viri financiranja, obstaja vsaj še en ključen razlog, ki govori v prid pospešenega vključevanja zasebnega sektorja v zagotavljanje infrastrukturnih storitev ter v financiranje in izgradnjo gospodarske infrastrukture. Izkušnje v svetu namreč kažejo, da je zasebni sektor v veliki večini primerov bolj učinkovit od javnega sektorja, tako pri izgradnji, obnavljanju in vzdrževanju objektov na področju gospodarske infrastrukture, kakor tudi pri zagotavljanju storitev, ki jih le-ta proizvaja. JZP predstavlja alternativno obliko financiranja dolgoročnih projektov s pomočjo zasebnega kapitala, katerega motiv je predvsem ekonomski. Gre predvsem za infrastrukturne projekte in infrastrukturo, ki naj bi jo zagotavljal javni sektor.

Pritegnitev zasebnega kapitala v financiranje projektov na področju gospodarske infrastrukture v obliki projektnega financiranja, podobno kot to počne vse večje število držav v svetu, je ena od možnosti, s katero je mogoče ne le povečati skupen obseg investicij v gospodarsko infrastrukturo ter na ta način zmanjšati razkorak med potrebami in razpoložljivimi finančnimi sredstvi, temveč tudi izboljšati kvaliteto storitev, ki jih ta infrastruktura zagotavlja prebivalstvu.

O konceptu JZP se je v Sloveniji začelo govoriti v sredini devetdesetih let, v obdobju do danes pa je bila izvedena peščica tako dobrih kot tudi slabih pilotnih projektov. Negativni primer JZP predstavlja v Sloveniji projekt "Savske elektrarne", pri katerem je prišlo do slabe izvedbe razpisa, to pa je pustilo negativni vtis v širšem evropskem prostoru. Slab vtis je delno popravil šele projekt osrednje mariborske čistilne naprave, ki predstavlja prvi večji uspešno izveden t.i. "zgradi-upravljaljaj-prenesi" projekt (BOT). V Sloveniji lahko v prihodnje pričakujemo povečanje potreb po različnih virih financiranja projektov javnega sektorja, kajti



Strukturni skladi EU v Sloveniji



zahteve in pogoji, ki jih mora Slovenija zagotavljati v okviru Ekonomske in monetarne unije (v nadaljevanju: EMU), ne omogočajo neomejenega zadolževanja javnega sektorja.

Prav zato je potrebno pospešiti in vzpodbujati javni sektor pri iskanju alternativnih virov financiranja projektov javnega sektorja. Trenutno alternativni vir financiranja projektov največkrat predstavljajo nepovratna sredstva s strani EU, predvsem skozi različne strukturne in Kohezijski sklad, vendar to ni edina in najboljša alternativa. Ena od možnosti je lahko tudi vključevanje zasebnega kapitala v projekte javnega sektorja ter sofinanciranje zasebnih projektov, ki zagotavljajo določen obseg javnih storitev. Vključevanje zasebnega kapitala lahko apliciramo na uporabo modela JZP kot ene izmed alternativnih oblik izvajanja infrastrukturnih projektov.

3.2.7.3. »User pay« model

Gradnjo in uporabo avtoceste na podlagi koncesije zasebniku je mogoče (vsaj deloma) izpeljati po sistemu "user pay".

Ceste so večkrat obravnavane kot dobrine v splošni uporabi, ne da bi za to bilo potrebno vsakokratno plačevanje. Za vožnjo po cesti je potrebno plačati vsakoletno uporabnino, zato jih ne moremo smatrati kot javno dobro v pravem pomenu besede. Javno dobro namreč pomeni, da je namenjeno brezplačni uporabi vsem uporabnikom. Vseeno pa se tudi ceste precej razlikujejo od običajnih (javnih) dobrin v tem, da jih lahko hkrati uporablja cela množica ljudi (uporabnikov). Tovrstne dobrine se obravnavajo tudi kot t.i. kvazi javne dobrine oziroma dobrine v javnem interesu.

Za uporabo kvazi javnih dobrin se od uporabnikov torej pobirajo uporabnine oziroma v primeru uporabe avtocest, denarni prispevek v obliki cestnin. Uporabnine oziroma v primeru avtocest cestnine, so prihodek organizacije, ki je v primeru avtoceste odgovorna za njeno izgradnjo. Tovrstna stroškovna bremenitev uporabnikov se imenuje angl. "user pay principle". Obračunavanje cestnin uporabnikom je pogosta metoda, ki jo uporabljajo različna podjetja, bodisi v zasebni ali državni lasti.

Pri tem modelu gre torej za tako obliko koncesije, ki jo država dodeli v ta namen na novo ustanovljenemu podjetju (obratovalno podjetje) v obliki kapitalske, praviloma delniške družbe. Gre za to, da ima subjekt javnega sektorja pogodbeni odnos z zasebnikom, ki izpelje projekt v javnem interesu.

Družba se praviloma ustanovi z minimalnim kapitalom, gradnjo avtoceste pa financira z najetimi posojili. Na novo ustanovljena družba ima nalogo, da na podlagi državne koncesije zgradi avtocesto, po gradnji pa s cestninami in drugimi dohodki iz uporabe cest ter tudi drugimi stranskimi dejavnostmi zagotavlja sredstva za vračilo posojil. Po gradnji družba upravlja cesto določen čas v skladu s koncesijo. Cestnine se v takšnem primeru praviloma prilagajajo stroškom gradnje.

Pri najpreprostejšem primeru je to podjetje nosilec cestnega podjema za določen čas. Pri realizaciji tega modela so mogoče različne variante. Takšna družba lahko zbira denar tudi z izdajo delnic in drugih vrednostnih papirjev in s sredstvi na podlagi teh vrednostnih papirjev financira gradnjo avtoceste. V investicijo se združuje tuji in domači kapital, zlasti pa nosilci



Strukturni skladi EU v Sloveniji



finančnega kapitala, kot so banke. Pri tem modelu je bistvena donosnost avtoceste v času njene uporabe.

Koncesijska pogodba se v tem primeru sklepa med državo in omenjeno družbo, pri čemer je riziko v celoti prenesen na družbo in na njene delničarje oziroma posojilodajalce. V takšnem primeru je mogoče del rizika prerazporediti tudi na državo, bodisi da država prevzema obveznost kritja določenih stroškov oziroma garancije za določeno višino prihodkov, ki jih mora zagotoviti obratovalno podjetje ne glede na višino prihodkov, ki jih ustvari na podlagi uporabe avtoceste. Glede na to, da ni mogoče vnaprej predvideti razvoja prihodkov, ki jih prinaša izkoriščanje ceste, je mogoče v koncesijski pogodbi določiti merila za spremembo začetnih pogojev o uporabi glede na nove okoliščine. Država lahko izda tudi jamstvo, s katerim varuje obratovalno podjetje pred stečajem zaradi prenizkih prihodkov.

Financiranje avtoceste bo po tem modelu mogoče le, če investitorji, bodisi kot delničarji družbe za gradnjo avtoceste ali pa posojilodajalci, ugotovijo, da bo mogoče z uporabo avtoceste zagotoviti vrnitev danih posojil in pri tem ustvariti določen dobiček. Riziko je tukaj izključno na investitorjih, ki bodisi kot posojilodajalci ali delničarji financirajo prek družbe gradnjo in uporabo avtoceste. Zato prihodki iz naslova pobranih cestnin tvorijo osnovo, iz katere se plačujejo dividende investitorjem in posojilodajalcem (z obrestmi). V tovrstnem pretoku sredstev se stroški izgradnje avtocest običajno (vsaj delno) prevalijo na uporabnike teh cest. Stroške zasebnika tako na nek način plačujejo uporabniki, kar je pogosta metoda prevalitve.

T.i. metoda prevalitve se koristi v primeru dobrin, katerih stroške lahko nosijo uporabniki, saj izgradnja cestne infrastrukture zahteva obsežna sredstva, katera se bodo povrnila v sorazmerno dolgem časovnem obdobju. Izgradnja avtocestne infrastrukture lahko dosega časovni razpon tudi do nekaj desetletij. Odločevalski proces, ki velja v zasebnih podjetjih zato velikokrat ni primeren za uporabo pri tako velikih projektih, predvsem zaradi negotovosti in pomanjkanja informacij glede prihodnosti.

Prihodki iz naslova "user pay" principa so preneseni na poseben račun za izgradnjo avtocest ter porabljeni za financiranje izgradnje avtocest. Ne glede na to pa izgradnja avtocest zahteva enormna sredstva, zato sami prihodki iz cestnin niso dovolj. Zato obstajajo primeri, kjer se dohodki z naslova pobranih cestnin kombinirajo z oblikami plačil s strani tistih, ki od izgradnje avtocest posredno pridobijo kakšno zasebno korist.

Natančnejši vpogled namreč razkrije, da od avtocestne infrastrukture nimajo koristi zgolj uporabniki le-te. Ko zemljišča ob avtocestah postanejo primernejša in privlačnejša za gradnjo, se njihova vrednost prav tako poveča. Navedeno lahko privede v finančno dobrobit za tiste, ki so lastniki zemljišč v bližini avtoceste. Poleg tega omenjeni lastnik zemljišča (kot tudi vsi uporabniki avtocest) porabi manj časa za transport do mesta. Z ekonomskega stališča gre za pozitivno eksternalijo v obliki priročnosti, ki jo ponuja zgrajena avtocesta. Tako se je v nekaterih državah članicah pojavila ideja, da bi morali tudi te dobrobiti posameznih lastnikov zemljišč ob avtocestah nekako vključiti v financiranje izgradnje avtocest, zato ponekod le-ti ob prodaji zemljišča plačajo še poseben davek na prodano nepremičnino, ki se steka v proračun za izgradnjo avtocest (gre za t.i. "indirect beneficiary principle").



Strukturni skladi EU v Sloveniji

**POGOJI:**

1. Uporabniki, ki plačujejo cestnino morajo za svoj denar dobiti največ, zato si morajo podjetja, ki so zadolžena za izgradnjo avtocest, prizadevati za čim manjše čakalne vrste na avtocestah zaradi popravil le-teh.
2. Cestnina mora biti za večino uporabnikov sprejemljiva (ne predraga), saj bo le tako uporaba vzporednih lokalnih cest manjša.
3. Uporabniki morajo biti ustrezno seznanjeni s prednostmi uporabe takih avtocest.
4. Država mora izvajati ustrezen in ažuren nadzor nad pobranimi cestninami.

PREDNOSTI:

1. Poplačilo investicije, ki vključuje odplačilo kreditov, poplačilo investorjev ter celovitega zagotavljanja obratovanja infrastrukture se prenese na uporabnike infrastrukture.
2. Prihodki iz naslova pobiranja cestnin zagotavljajo pričakovan donos za investitorje, s čimer se motivira zasebnike za vlaganje in njihovo aktivno participacijo pri projektu.
3. Poslovna tveganja projekta, ki so povezana predvsem z uspešnostjo projekta so v celoti prenesena na zasebnega partnerja.
4. Participacija javnega sektorja je v tem primeru minimalna, saj se povračilo za investicijo generira iz naslova pobranih cestnin.

SLABOSTI:

1. Slovenska avtocesta po tem principu ne zagotavlja takšne donosnosti, da bi bila investicija v cesto na ta način samozadostna.
2. Glede na dolgoročnost izgradenj avtocestnih odsekov je težko pričakovati, da bo izključno samo ena generacija nosila breme gradnje avtoceste.
3. "User pay princip" se trenutno sooča s političnimi ovirami v smislu elektronskega cestninjenja.
4. Pobrane cestnine na že zgrajenih avtocestnih odsekih se že uporabljajo za odplačevanje najetih kreditov Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: DARS).
5. Ročno pobiranje cestnin zahteva postavitev cestninskih postaj, kar posledično vpliva na pretočnost prometa in na zahtevan obseg potrebnega zemljišča in infrastrukture ter hkrati predstavlja dodatne stroške pobiranja cestnin, ki po izkušnjah predstavljajo 10 – 12% vseh pobranih cestnin.

3.2.7.4. "Shadow toll" model

Klasični model, kjer uporabniki plačujejo cestnino, se ob upoštevanju različnih družbeno ekonomskih koristi, v določenih primerih izkaže kot relativno neučinkovit, saj uporabniki



Strukturni skladi EU v Sloveniji



praviloma niso naklonjeni plačevanju cestnine zaradi česar mnogi od njih pogosto uporabljajo in iščejo alternativne in vzporedne poti. Le-to dolgoročno rezultira v tem, da specifična cestna infrastruktura ne dosega zastavljenih ciljev in koristi, ki izhajajo predvsem v izboljšani cestni infrastrukturi, večji poveztljivosti posameznih (manj razvitih) regij, skrajšanem času potovanja, manjših obremenitvah okolja in številnih ostalih ciljih in zelenih koristih. Tako lahko ugotovimo, da je klasičen cestninski model, kjer uporabniki plačujejo za uporabo ceste, ustrezen predvsem za tranzitne ceste, kjer je značilna visoka frekvenca prometa.

Prav zato so številne, predvsem evropske države, preučevale različne možnosti zasebnih vlaganj v javno cestno infrastrukturo, ki temeljijo na konceptu JZP, in kjer končnim uporabnikom ni potrebno neposredno plačevati cestnine. Tako so v prvi polovici 90-ih let razvili in implementirali t.i. "shadow toll" model, ki predstavlja alternativno obliko financiranja projektov JZP in so ga kasneje privzele tudi druge države (Finska, Portugalska, Francija in podobno). Namen tega modela je določiti optimalno ceno, na podlagi katere bo moč maksimirati družbeno ekonomske koristi ter hkrati zagotoviti zasebnemu koncesionarju ceno, ki bi mu zagotavljala dolgoročno stabilnost.

V osnovi je "shadow toll" model podoben klasičnem modelu, kjer se investicija zasebnega podjetja, kateremu je podeljena koncesija za načrtovanje, izgradnjo, financiranje in upravljanje določenega odseka javne cestne infrastrukture, financira iz naslova pobranih cestnin. Za razliko od klasičnega pa se v primeru "shadow toll" modela investicija zasebnega koncesionarja financira iz naslova plačil, ki jih za uporabnike plačuje država oziroma institucija javnega sektorja, ki je podelila koncesijo izbranemu koncesionarju.

"Shadow tolling" je pristop, ki so ga razvili v Veliki Britaniji, kjer javni sektor plačuje cestnino za uporabo cestne infrastrukture namesto uporabnikov. Za razliko od tradicionalnih cestninskih modelov ("user pay" princip), kjer uporabniki plačajo za uporabo določene infrastrukture, v našem primeru je to cesta, v tem primeru javni sektor plačuje "shadow toll" plačila zasebnemu partnerju, kot povračilo za načrtovanje, izgradnjo, upravljanje in financiranje investicije infrastrukture.

Tipični "shadow toll" sporazum temelji na pogodbenem odnosu javnega sektorja in zasebnega koncesionarja, kjer gre za konzorcij podjetij, ki so ustanovili skupno projektno podjetje, poslanstvo in namen katerega je načrtovanje, izgradnja, financiranje in upravljanje infrastrukture za pogodbeno dogovorjeno obdobje. V okviru pogodbenega odnosa se zasebni partner zaveže, da bo zagotovil večino oziroma vsa potrebna sredstva za investicijo, katere bo dobil povrnjena v pogodbeno določenem obdobju. Povrnjena sredstva bodo morala zadostovati za načrtovanje in izgradnjo infrastrukture, vzdrževanje in upravljanje infrastrukture ter predvsem financiranje. Plačila, ki jih bo skladno s pogodbenim razmerjem plačeval javni sektor bodo zadoščala za poplačilo investicije ter bodo osnovana na oceni števila uporabnikov konkretnega cestnega odseka. Ključno pri definiranju plačila, ki ga bo javni sektor plačeval po pogodbi je definicija strukture cene, za katero veljajo določena neformalna pravila, ki jih mora zasebnik upoštevati:

1. Sveženj uporabnikov, na podlagi katerega zasebni partner praviloma pokriva fiksne stroške upravljanja in vzdrževanja infrastrukture in poplačilo dolga najvišjega reda ("senior debt").



Strukturni skladi EU v Sloveniji



2. Sveženj uporabnikov, na podlagi katerega zasebnik praviloma pokriva variabilne stroške upravljanja in vzdrževanja ter subordiniran dolg.
3. Sveženj uporabnikov, na podlagi katerega zasebni partner izplača dividende na vloženi lastniški kapital in kvazi lastniški kapital.
4. Za vsak nadaljnji sveženj uporabnikov, zasebni partner ne dobi nobenega plačila, s čimer se prepreči neupravičeno pridobivanje presežka kapitala.

Izbor ekonomsko najustreznejšega zasebnega partnerja tako temelji na definiciji teh svežnjev, ki jih na podlagi preteklih in ocenjenih prihodnjih prometnih tokov predložijo posamezni ponudniki. Prav iz tega pa izhaja ena poglobitvenih značilnosti koncepta "shadow tolling", saj je tovrsten koncept izvedljiv predvsem pri nadgradnji že obstoječih prometnih povezav. Le na ta način je moč dovolj podrobno oceniti prometne tokove za prihodnje obdobje, s čimer se ustrezno zmanjšajo tveganja, ki so osnovana na teh tokovih.

PREDNOSTI

Argumenti, v prid konceptu "shadow tolling" so številni, med katerimi so predvsem naslednji:

- Minimizacija tveganja prometnih tokov, s čimer je zasebnemu partnerju omogočeno iskanje ugodnejših načinov financiranja investicije.
- Pospešuje izgradnjo in implementacijo ključnih projektov.
- Zagotavlja motive po maksimizaciji dobička za zasebni sektor iz naslova projekta, ki je pogosto rezultat v učinkovitejšem obvladovanju stroškov.
- V primeru ustrezne strukture projekta omogoča nevtralizacijo precenjenih prometnih tokov.
- Prenos tveganj v fazi izgradnje, upravljanja in vzdrževanja na koncesionarja.
- Omogoča eliminacijo tveganja pred prevelikimi zaslužki zasebnega partnerja z nadzorovanim plačilom, ki je osnovano na ocenjenih prometnih tokovih in zagotovljenih storitvah.
- Zmanjšuje potrebe po sredstvih javnega sektorja.
- Zagotavlja doseganje družbeno ekonomskih ciljev, ki so osnovane na regionalnem razvoju z izgradnjo cestne infrastrukture, ki povezuje manj razvite regije z osrednjimi bolj razvitimi deli.
- Pozitivno vpliva na prometne tokove, saj ni cestninskih postaj, s čimer je zagotovljen tekoč promet brez nepotrebnega ustavljanja in plačevanja cestnine.
- Manjši vpliv na okolje, saj ni potrebno postavljati cestninskih postaj, ki praviloma zahtevajo neprimerljivo več prostora.
- Koncept zagotavlja vzpodbude za zasebnega partnerja, da bo infrastrukturo zgradil čim hitreje in čim bolj kakovostno, saj so plačila javnega sektorja osnovana na prometu.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Zavoljo dejstva, da uporabnikom za uporabo ceste ni potrebno plačevati cestnine, se promet ne bo po nepotrebnem preusmerjal na vzporedne (predvsem lokalne) ceste.
- Prihranek pri stroških pobiranja cestnine.
- V pogodbi lahko javni sektor dovolj podrobno definira kakovosti storitve, na podlagi česar je osnovano plačilo zasebnemu sektorju. Na ta način je zasebni partner maksimalno motiviran za kakovostno dostavo in izvedbo storitve, saj bo le na ta način dobil pogodbeno dogovorjeno plačilo.

SLABOSTI

Poleg vseh prednosti, pa "shadow tolling" ni najustreznejši koncept, saj ima poleg prednosti tudi številne slabosti:

- Dejansko ne rešuje vseh težav z zagotavljanjem sredstev za izvedbo projekta na strani javnega partnerja.
- Ne predstavlja možnosti za nove inovativne načine in zagotavljanja virov financiranja investicije.
- Del tveganj kljub vsemu ostane na strani javnega partnerja, saj mora država plačevati cestnino glede na prihodnje prometne tokove, pri čemer tveganje manjšega prometa od ocenjenega prevzame nase.
- Aktivna udeležba javnega sektorja, saj mora država oziroma njena pooblaščenca institucija zagotoviti dovolj sredstev za plačilo pogodbeno dogovorjenih obveznosti.
- Celotni stroški investicije so po obravnavanem konceptu praviloma višji v primerjavi s proračunskim financiranjem, saj plačilo zasebnemu sektorju vključuje tudi stroške kapitala.

4. VIRI SREDSTEV

V poglavju viri sredstev so predstavljene možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi z različnimi viri sredstev. Prvi del poglavja se nanaša na vire, ki bi se lahko zagotovili s sredstvi iz proračuna. Pri tem so proračunski viri smiselno razdeljeni na t.i. uveljavljene/ustaljene vire proračuna, ki sledijo iz bilance prihodkov in odhodkov, in na ostale možne vire proračuna (zadolževanje, prodaja premoženja, prerazporejanje sredstev, itd.). Sledi podpoglavje, kjer so kot možen vir sredstev analizirane cestnine, kot vir prihodka upravljavca infrastrukture. Poglavje se zaključi z analizo financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi še z zasebnim kapitalom.

4.1. PRORAČUN

ZJF opredeli proračun kot akt države oziroma občine, s katerim so predvideni vsi prihodki in drugi prejemki ter odhodki in drugi izdatki države oziroma občine za eno leto (Ur.l. RS, št. 79/1999). Hkrati ZJF ureja sestavo, pripravo in izvrševanje proračuna Republike Slovenije,



medtem ko se sestava proračuna za posamezno leto ureja s sprejetjem ZIPRO-a za posamezno leto ali obdobje dveh let na kateri se nanaša. ZJF deli proračun na splošni in posebni del ter NRP (več o sestavi posameznega dela proračuna je predstavljeno v poglavju 2.1 Klasična oblika financiranja z namenskim sredstvi proračuna).

V nadaljevanju so v skladu z ekonomsko klasifikacijo proračuna podrobneje predstavljeni javnofinančni tokovi, in sicer proračunski prihodki in drugi prejemki na eni strani ter proračunski odhodki in izdatki na drugi strani. Javnofinančni tokovi se v skladu z ekonomsko klasifikacijo izkazujejo v treh medsebojno povezanih računih:

- bilanci prihodkov in odhodkov,
- računu finančnih terjatev in naložb,
- računu financiranja.

V nadaljevanju sledi predstavitev posameznega računa.

BILANCA PRIHODKOV IN ODHODKOV

V bilanci prihodkov in odhodkov se izkazuje vse prihodke, ki obsegajo tekoče prihodke, kapitalske prihodke, prejete donacije ter transferne prihodke iz drugih blagajn javnega financiranja. Na strani odhodkov se izkazuje vse odhodke, ki zajemajo tekoče odhodke, tekoče transfere, investicijske odhodke in investicijske transfere. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo se na prihodkovni strani izkazujejo tudi vsa prejeta sredstva iz EU, na odhodkovni strani pa plačila sredstev v proračun EU (Bilten javnih financ, junij 2007, str. 117).

V skladu z novo ekonomsko klasifikacijo javnofinančni prihodki obsegajo šest osnovnih kategorij prihodkov, in sicer (Bilten javnih financ, junij 2007, str. 117-120):

- Davčni prihodki,
- Nedavčni prihodki,
- Kapitalski prihodki,
- Prejete donacije,
- Transferni prihodki,
- Prejeta sredstva iz Evropske unije.

Davčni prihodki zajemajo vse vrste obveznih, nepovratnih in nepoplačljivih dajatev, ki jih davkoplačevalci vplačujejo v dobro proračunov. Vključujejo vse vrste davkov, ki so določeni s posebnimi zakoni. V skupino davčnih prihodkov sodijo davki na dohodek in dobiček, prispevki za socialno varnost, davki na plačilno listo in delovno silo, davki na premoženje, domači davki na blago in storitve (DDV, trošarine, davki na posebne storitve, letna povračila za uporabo cest, davki na motorna vozila, itd.), davki na mednarodno trgovino in transakcije, drugi davki (ni jih mogoče zajeti med prej navedene skupine davčnih prihodkov).

Nedavčni prihodki so druga pomembna skupina tekočih prihodkov in obsegajo vse nepovratne in nepoplačljive prihodke, ki niso uvrščeni v skupino davčnih prihodkov. Skupino



nedavčnih prihodkov zajemajo udeležba na dobičku in dohodki od premoženja, takse in pristojbine, globe in druge denarne kazni, prihodki od prodaje blaga in storitev, drugi nedavčni prihodki.

Tretja skupina prihodkov so **kapitalski prihodki**. To so prihodki, ki so realizirani iz naslova prodaje realnega (fizičnega) premoženja. Skupino kapitalskih prihodkov sestavljajo prihodki od prodaje osnovnih sredstev, prihodki od prodaje zalog, prihodki od prodaje zemljišč in neopredmetenih dolgoročnih sredstev.

Med **prejete donacije** sodijo donacije iz domačih virov, donacije iz tujine ter donacije za odpravo posledic naravnih nesreč. Gre za tekoče in kapitalske prihodke, ki predstavljajo nepovratna plačila ter prostovoljna nakazila sredstev.

V skupino **transfernih prihodkov** sodijo transferni prihodki iz drugih javnofinančnih institucij (sredstva, ki jih posamezna institucija javnega financiranja (posamezna blagajna javnega financiranja) prejema iz drugih javnofinančnih institucij, t.j. iz državnega proračuna, proračunov lokalnih skupnosti ali iz enega od skladov socialnega zavarovanja) ter prejeta sredstva iz državnega proračuna iz sredstev proračuna EU. Tovrstni prihodki niso izvirni javnofinančni prihodki (pridobljeni iz naslova davčnih, nedavčnih ali kapitalskih prihodkov), niti niso to prihodki, pridobljeni iz naslova prodaje proizvodov in storitev, temveč predstavljajo transfer sredstev iz drugih blagajn javnega financiranja.

V skupino **prejetih sredstev iz Evropske unije** sodijo javnofinančni prihodki iz naslova prejetih sredstev s strani Evropske unije in so razčlenjena glede na namene porabe (npr. sredstva za izvajanje skupne kmetijske politike, sredstva za strukturno politiko, sredstva za kohezijsko politiko, za izvajanje notranje politike, sredstva iz naslova pavšalnih povračil, sredstva od drugih evropskih institucij, itd.).

Stran javnofinančnih odhodkov sestavljajo naslednje kategorije odhodkov:

- Tekoči odhodki,
- Tekoči transferi,
- Investicijski odhodki,
- Investicijski transferi,
- Plačila sredstev v proračun Evropske unije.

Med **tekoče odhodke** se prištevajo plače in drugi izdatki zaposlenim, prispevki delodajalcev za socialno varnost, izdatki za blago in storitve, plačila domačih obresti, plačila tujih obresti in rezerve.

V skupino **tekočih transferov** so zajeta vsa nepovratna, nepoplačljiva plačila, za katera država (plačnik) od prejemnika sredstev v povračilo ne pridobi nikakršnega materiala ali drugega blaga oziroma prejemnik teh sredstev za plačnika (državo) ne opravi nikakršne storitve. Uporaba sredstev mora biti pri prejemniku tekoče ali splošne narave in ne investicijskega značaja. V skupino tekočih transferov tako sodijo subvencije (javnim podjetjem, finančnim institucijam, privatnim podjetjem in zasebnikom), transferi posameznikom in gospodinjstvom (npr. denarna nadomestila, denarne pomoči, socialne



pomoči, otroški dodatki, pokojnine, boleznine, štipendije, itd.), transferi neprofitnim organizacijam in ustanovam, drugi tekoči domači transferi in tekoči transferi v tujino (mednarodnim institucijam, tujim vladam in vladnim institucijam, itd.).

Investicijski odhodki pomenijo povečanje stvarnega premoženja države in povečujejo vrednost opredmetenih in neopredmetenih dolgoročnih sredstev v bilancah stanja proračunskih uporabnikov. V skupino investicijskih odhodkov tako sodijo nakupi (zgradb in prostorov, opreme, prevoznih sredstev, itd.) in gradnje osnovnih sredstev (novogradnje, adaptacije, rekonstrukcije, investicijsko vzdrževanje, itd.).

Investicijski transferi za razliko od investicijskih odhodkov ne povečujejo realnega (fizičnega) premoženja države, temveč povečujejo realno premoženje prejemnikov teh sredstev. Skupino investicijskih transferov zajemajo investicijski transferi pravnim in fizičnim osebam, ki niso proračunski uporabniki (finančnim institucijam, privatnim podjetjem, posameznikom in zasebnikom, itd.) in investicijski transferi proračunskim uporabnikom (občine, javni skladi, agencije, javni zavodi, itd.).

Plačila sredstev v proračun Evropske unije zajema plačila tradicionalnih lastnih sredstev, plačila iz naslova DDV in BND (bruto nacionalni dohodek) ter plačila iz naslova popravka v korist Velike Britanije. V tem delu se izkazujejo vsa nepovratna plačila, ki jih mora na podlagi dogovora država članica EU vplačevati v proračun EU.

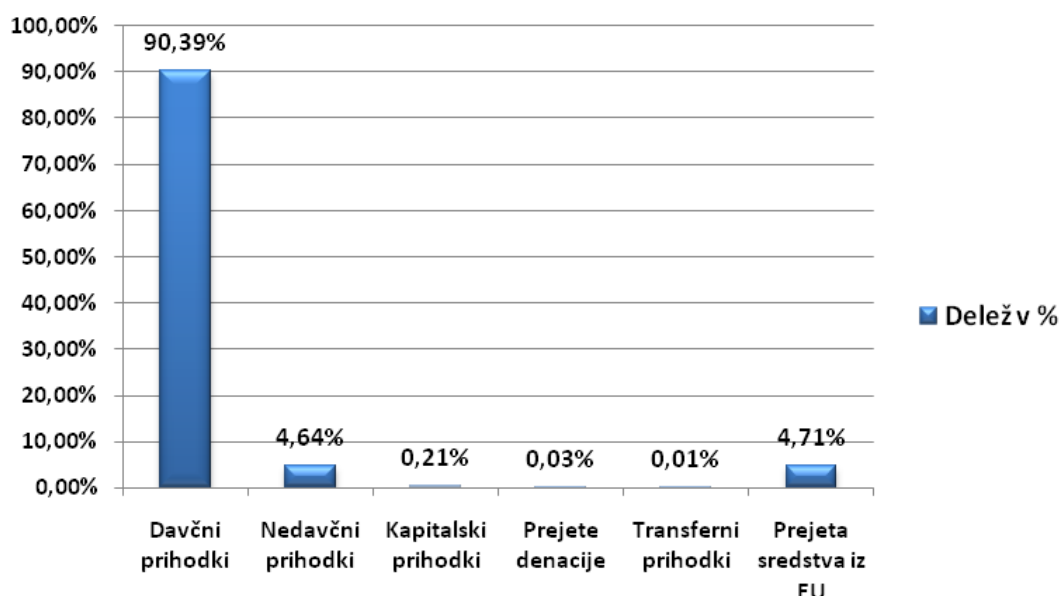
Saldo bilance prihodkov in odhodkov je izkazan kot **proračunski presežek** (v primeru, ko celotni prihodki, realizirani v proračunskem obdobju presegajo celotne odhodke v tem obdobju) oziroma kot **proračunski primanjkljaj** (v primeru, ko v posameznem proračunskem obdobju realizirani celotni odhodki presegajo dosežene prihodke v tem obdobju).

Poleg proračunskega presežka (primanjkljaja) obstaja še **primarni presežek (primanjkljaj)**, ki je saldo bilance prihodkov in odhodkov, zmanjšan za saldo prihodkov od obresti in odhodkov za plačila obresti. Poleg prej navedenih oblik javnofinančnih presežkov oziroma primanjkljajev se izračunava tudi **tekoči presežek (primanjkljaj)** s katerim se izkazuje saldo tekočega dela prihodkov in odhodkov, kar v praksi pomeni, da ne zajema kapitalskih prihodkov, prejetih donacij in transfernih prihodkov na strani prihodkov ter investicijskih odhodkov in investicijskih transferov na strani odhodkov.

V nadaljevanju so prikazana razmerja med posameznimi javnofinančnimi prihodki in odhodki za leto 2006, kot sledijo iz bilance prihodkov in odhodkov (vir: Ministrstvo za finance).

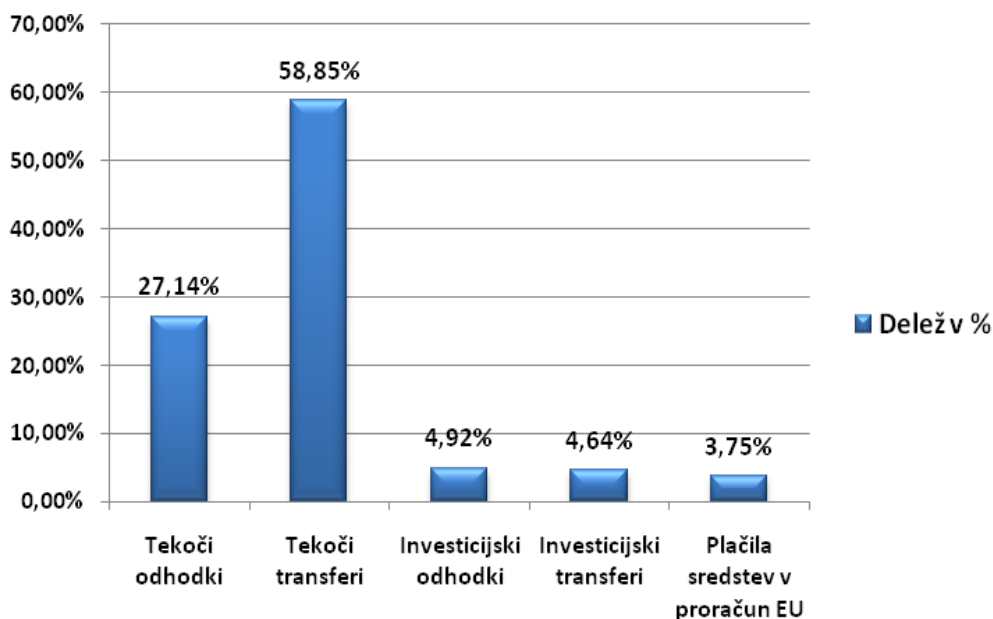


Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 11: Deleži prihodkov proračuna Republike Slovenije za leto 2006 (Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni)

Iz slike X sledi, da daleč največji delež med vsemi prihodki proračuna predstavljajo davčni prihodki (90,39% oziroma 6.686 mio €). Davčnim prihodkom sledijo nedavčni prihodki (4,64% oziroma 343 mio €), prejeta sredstva iz EU (4,71% oziroma 348 mio €), medtem ko kapitalski prihodki, prejete donacije in transferni prihodki skupaj predstavljajo zgolj četrtno odstotka oziroma 19 mio € vseh proračunskih prihodkov zbranih v letu 2006.



Slika 12: Deleži odhodkov proračuna Republike Slovenije za leto 2006 (Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Največji delež proračunskih odhodkov predstavljajo tekoči transferi (58,85% oziroma 4.521 mio €), sledijo tekoči odhodki (27,14% oziroma 2.085 mio €), investicijski odhodki (4,92% oziroma 378 mio €), investicijski transferi (4,64% oziroma 357 mio €), najmanjši delež pa predstavljajo plačila sredstev v proračun EU (3,75% oziroma 288 mio €).

RAČUN FINANČNIH TERJATEV IN NALOŽB

Račun finančnih terjatev in naložb zajema tiste tokove izdatkov, ki za državo nimajo značaja odhodkov (to je nepovratno danih sredstev), pač pa imajo bodisi značaj danih posojil, bodisi finančnih naložb oziroma kapitalskih vlog države v podjetja, banke oziroma druge finančne institucije. Ta plačila imajo za rezultat nastanek finančne terjatve države (ali občine) do prejemnika teh sredstev ali pa vzpostavitev oziroma povečanje kapitalskega deleža države v lastniški strukturi prejemnikov teh sredstev. V tem delu se izkazujejo tudi plačila zapadlih jamstev države podjetjem ali finančnim institucijam, ki prav tako pomenijo vzpostavitev terjatev države do prejemnikov teh sredstev.

Na strani prejemkov pa so v tem računu izkazani tokovi prejemkov, ki nimajo značaja prihodkov, pač pa so to sredstva iz naslova prejetih vračil posojenih sredstev države oziroma prejetih sredstev iz naslova prodaje kapitalskih deležev države v podjetjih, bankah in drugih finančnih institucijah (vir: Bilten javnih financ, junij 2007, str. 121, 122).

Dejansko račun finančnih terjatev in naložb zajema na eni strani prejeta vračila danih posojil in prodajo kapitalskih deležev (sem sodijo tudi kupnine iz naslova privatizacije), na drugi strani pa dana posojila in povečanja kapitalskih deležev ter finančnih naložb. V letu 2006 so vračila danih posojil ter prodaje kapitalskih deležev znašale 57.354.818 €, medtem ko so dana posojila ter povečanja kapitalskih deležev in finančnih naložb znašala 36.420.450 €. To hkrati tudi pomeni, da so se finančne terjatve države in/ali kapitalski deleži države v letu 2006 zmanjšali za skoraj 21 mio €.

RAČUN FINANCIRANJA

V računu financiranja se izkazuje tokove zadolževanja in odplačila dolgov, povezanih s servisiranjem dolga države, oziroma s financiranjem proračunskega primanjkljaja, to je salda bilance prihodkov in odhodkov ter računa finančnih terjatev in naložb.

Zadolževanje je razčlenjeno na najemanje domačih in tujih kreditov ter na sredstva, pridobljena z izdajo državnih vrednostnih papirjev na domačem in tujih finančnih trgih. Odplačila dolga pa so razčlenjena na odplačila domačih in tujih kreditov ter odplačila glavnice zapadlih državnih vrednostnih papirjev. V računu financiranja se kot saldo izkazujejo tudi spremembe denarnih sredstev na računih v teku proračunskega leta.

V letu 2006 je skupno zadolževanje (domače in tuje) znašalo preko 1.409 mio €, odplačila dolgov (domačih in tujih) pa dobrih 1.071 mio €, kar pomeni povečanje neto zadolženosti za preko 337 mio €.

Bilanca prihodkov in odhodkov, račun finančnih terjatev in naložb ter račun financiranja kažejo možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi s sredstvi iz proračuna. V proračunu Republike Slovenije za leto 2008 je projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi predviden v NRP-ju kot projekt "Cestna povezava 3. razvojna os". Financiranje projekta je



Strukturni skladi EU v Sloveniji



načrtovana v obdobju od 10.1.2008 do 15.12.2015 za projekt pa je rezerviranih skoraj 119 mio €¹⁴ (natančneje 118.750.350 €). Glede na ocenjeno vrednost projekta, ki naj bi znašala 1.316 mio € (Vir: Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi), je potrebno zagotoviti še dodatnih 1.197 mio € iz drugih virov. Proračun torej trenutno ne zagotavlja zadostnega obsega razpoložljivih sredstev, ki pa jih je mogoče zagotoviti na različne načine.

Tako so v nadaljevanju najprej predstavljene možnosti financiranja iz naslova uveljavljenih/ustaljenih virov proračuna in možni ostali viri proračuna, pri čemer se izračuni opirajo na prej navedene tri javnofinančne račune.

4.1.1. Uveljavljeni/ustaljeni viri proračuna

Uveljavljeni/ustaljeni viri proračuna so tisti viri, ki se že sedaj uporabljajo za izgradnjo cest in so tudi logično povezani s prometom na cestah.

Med uveljavljenimi/ustaljenimi viri proračuna je mogoče identificirati naslednje vire:

- Davčni prihodki iz naslova obdavčevanja pogonskih goriv.
- Davčni prihodki iz naslova davka na motorna vozila.
- Prejeta sredstva iz Evropske unije.

4.1.1.1. Obdavčitev pogonskih goriv

Pogonska goriva so obdavčena s trošarino. Trošarina ali akciza je davek od določenih snovi ali stvari namenjenih porabi, pri čemer gre za davek s katerim so obdavčeni t.i. monopolni izdelki, ki niso nadomestljivi z drugimi podobnimi izdelki. Bistvo uvedbe trošarine je večja obdavčitev t.i. negativnih meritornih dobrin, katerih potrošnja povzroča negativne učinke na okolje in zdravje, z višjo obdavčitvijo pa se poskuša vplivati na njihovo manjšo porabo. Višje obdavčevanje pa je mogoče tudi zato, ker se s trošarino obdavčujejo predvsem dobrine, po katerih je povpraševanje cenovno neelastično.

Trošarina sodi v skupino posrednih davkov (v to skupino sodi npr. tudi davek na dodano vrednost, v nadaljevanju: DDV) za katere je značilno, da davčnega bremena ne nosi davčni zavezanec, temveč končni koristnik blaga, ki je predmet obdavčitve. Hkrati to tudi pomeni, da je posredne davke za razliko od neposrednih možno prevaliti na končnega porabnika, in so vključeni v končno ceno blaga. Trošarina se prišteje k osnovi za plačilo DDV, kar pomeni, da se ceni izdelka doda trošarina in šele na to za trošarino zvišano osnovo se obračuna DDV.

V Sloveniji je področje trošarin urejeno z Zakonom o trošarinah (Ur.l. RS, št. 2/2007, v nadaljevanju: ZTro), ki je bil sprejet konec leta 1998, uporabljati pa se je začel s 1.7.1999.

¹⁴ V skladu z NRP-jem je v obdobju od leta 2008 do leta 2011 za projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi vsako leto predvidenih 5.906.300 EUR sredstev neposredno iz proračuna (skupaj v štiriletnem obdobju 23.625.200 EUR), po letu 2011 pa še 95.125.200 EUR proračunskih sredstev, kar zneso skupaj 118.750.350 EUR.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



ZTro ureja sistem in uvaja obveznost plačevanja trošarine od naslednjih treh skupin trošarinskih izdelkov:

- alkohola in alkoholnih pijač,
- tobačnih izdelkov,
- energentov in električne energije.

Pogoj za plačilo trošarine je, da nastane trošarinska obveznost. Trošarinska obveznost nastane, ko so trošarinski izdelki proizvedeni na območju Republike Slovenije, ko so vneseni z ozemlja držav članic EU v Slovenijo, ali ko se uvozijo v EU, pri čemer se kot uvoz trošarinskih izdelkov smatra vsak vnos iz tretjih držav oziroma tretjih ozemelj (držav, ki niso članice EU). Trošarinski izdelki se obdavčujejo po načelu namembnosti, kar pomeni, da se obdavčijo v tisti državi, kjer so dejansko porabljeni. To tudi pomeni, da prihodki od trošarin porabljenih v Sloveniji, pripadajo proračunu Republike Slovenije, kar opredeljuje tudi tretji člen ZTro.

Trošarina se obračunava od trošarinske osnove. V skladu z ZTro je trošarinska osnova za alkohol in alkoholne pijače opredeljena v hektolitrih oziroma v prostorninski vsebnosti alkohola na en hektoliter, za tobačne izdelke je opredeljena kot 1000 kosov in drobnoprodajna cena oziroma kilogram izdelka, za energente in električno energijo pa je opredeljena kot količina električne energije v megavatnih urah oziroma količina energentov v kilogramih, kubičnih metrih, litrih ali gigajoulih kalorične vrednosti. Zavezanci za plačilo trošarin pa so proizvajalci trošarinskih izdelkov, uvozniki trošarinskih izdelkov ter pravne in fizične osebe, ki opravljajo dejavnost trgovine na debelo s trošarinskimi izdelki.

V skupino energentov in električne energije sodijo tudi pogonska goriva. Kot pogonsko gorivo lahko v skladu z ZTro opredelimo vse tiste energente, ki se uporabljajo za pogonske namene. Poleg motornih bencinov (letalski bencin, osvinčeni in neosvinčeni bencin) sodijo med pogonska goriva tudi plinsko olje, utekočinjeni naftni plin, metan, naravni plin in kerozin, in sicer pod pogojem, da se uporabljajo za pogonske namene.

Od namena uporabe, skratka, ali gre za uporabo v pogonske namene ali za ogrevanje pri energentih, oziroma za poslovno ali neposlovno uporabo v primeru električne energije, je odvisna višina trošarine. Pri motornih bencinih je višina trošarine odvisna od vrste posameznega bencina (ali gre za letalski bencin, osvinčen ali neosvinčen), medtem ko je veljavna stopnja trošarine za biogorivo 0 €. V spodnji tabeli so predstavljene veljavne in minimalne stopnje trošarin za motorni bencin in energente, ki se uporabljajo v pogonske namene.

Energent	Enota	Veljavna stopnja trošarine (v €)	Minimalna stopnja trošarine (v €)
Letalski bencin	za 1.000 litrov	421,61	421
Osvinčeni bencin z vsebnostjo svineca nad 0,013 g/l	za 1.000 litrov	421,61	421



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Energent	Enota	Veljavna stopnja trošarine (v €)	Minimalna stopnja trošarine (v €)
Neosvinčeni bencin z vsebnostjo svineca do 0,013 g/l in z oktanskim številom (RON) do manj kot 98	za 1.000 litrov	400,03	359
Neosvinčeni bencin z vsebnostjo svineca do 0,013 g/l in z oktanskim številom (RON) vsaj 98	za 1.000 litrov	400,03	359
Plinsko olje za pogonski namen	za 1.000 litrov	323,30	302
Utekočinjeni naftni plin za pogonski namen	Za 1.000 kilogramov	134,37	125
Metan za pogonski namen	Za 1.000 kilogramov	134,37	125
Naravni plin za pogonski namen	Za 1 kubični meter	0,006	0,006
Kerozin za pogonski namen	za 1.000 litrov	302,44	302

Tabela 1: Pregled veljavnih in minimalnih stopenj trošarin za motorni bencin in energente (v €)

(Vir: http://www.carina.gov.si/si/informacije/podjetja/trosarine/trosarinski_izdelki_in_zneski_trosarin/#c11836)

4.1.1.1.1. Pogoji – procedura

Vsi prihodki pobrani iz naslova trošarin v skladu z ZTro spadajo v proračun Republike Slovenije in so kot taki nenamenski. Med primarne pravne podlage v zvezi z navedenim se uvrščajo predvsem ZJF, ZIPRO in Pravilnik.

Pogoj, da se sredstva iz naslova trošarin namenijo za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi je, da se jih zbira namensko. Pri tem se je mogoče zgledovati po zagotavljanju namenskih sredstev za gradnjo državnih cest, ki so določene v Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: NPJA), kar opredeljuje Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Ur.l. RS, št. 57/1998, 18/2002, v nadaljevanju: ZZNSGC).

4.1.1.1.2. Prednosti financiranja

Kot glavne prednosti uporabe prihodkov iz naslova obdavčitve pogonskih goriv pri financiranju cestne infrastrukture je mogoče identificirati naslednje:

- Trošarine so prihodek proračuna Republike Slovenije, kar pomeni relativno enostavno usmeritev zbranih prihodkov v izgradnjo cestne infrastrukture.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Relativno stabilni in obsežni prihodki zaradi cenovno neelastičnega povpraševanja po pogonskih gorivih.
- Relativno nizki stroški financiranja izgradnje cestne infrastrukture s trošarinskimi prihodki od pogonskih goriv.

4.1.1.1.3. Slabosti financiranja

Kot glavne slabosti uporabe prihodkov iz naslova obdavčitve pogonskih goriv pri financiranju cestne infrastrukture je mogoče identificirati naslednje:

- Razpršitev zbranih trošarinskih prihodkov med različne proračunske porabnike.
- Prihodki iz naslova trošarin so vir državnega proračuna in so kot taki nenamenski.
- Vložiti je potrebno precej napora za pripravo vseh potrebnih pravnih podlag in utemeljitev.
- Tveganja povezana z realizacijo infrastrukturnih projektov v primeru zgolj tovrstnega vira financiranja v celoti ostajajo na strani države.

4.1.1.1.4. Možnosti financiranja

V obdobju od druge polovice leta 1999, ko je v veljavo stopil ZTro, pa do konca leta 2006, se je iz naslova trošarin v povprečju vsako leto nateklo dobrih 788 mio €. V tem času so se prihodki iz naslova trošarin vseskozi povečevali (izjema je le leto 2006, ko so v primerjavi z letom 2005 padli za 3,42%), najbolj v letu 2000 glede na leto prej, kar je posledica dejstva, da se je s sistemskim zbiranjem trošarin pričelo šele v drugi polovici leta 1999 (vir: Ministrstvo za finance).

V nadaljevanju je predstavljen obseg prihodkov od trošarin v obdobju od leta 1999 (podatek se nanaša na drugo polovico leta 1999, ko je v veljavo stopil ZTro) do leta 2006 po posameznih skupinah trošarinskih izdelkov in plačanih zamudnih obrestih od trošarin, temu pa sledi še grafični prikaz gibanja trošarinskih prihodkov po skupinah trošarinskih izdelkov v istem obdobju.

Leto	Trošarina od energentov in električne energije	Trošarina od alkohola in alkoholnih pijač	Trošarina od tobaknih izdelkov	Zamudne obresti od trošarin	Skupaj
1999	211.471.916	21.503.355	59.416.174	0	292.391.446
2000	403.175.008	41.833.504	114.544.675	168.240	559.721.428
2001	511.051.506	56.596.787	126.279.615	427.929	694.355.838
2002	511.942.243	53.358.095	147.528.071	409.819	713.238.228



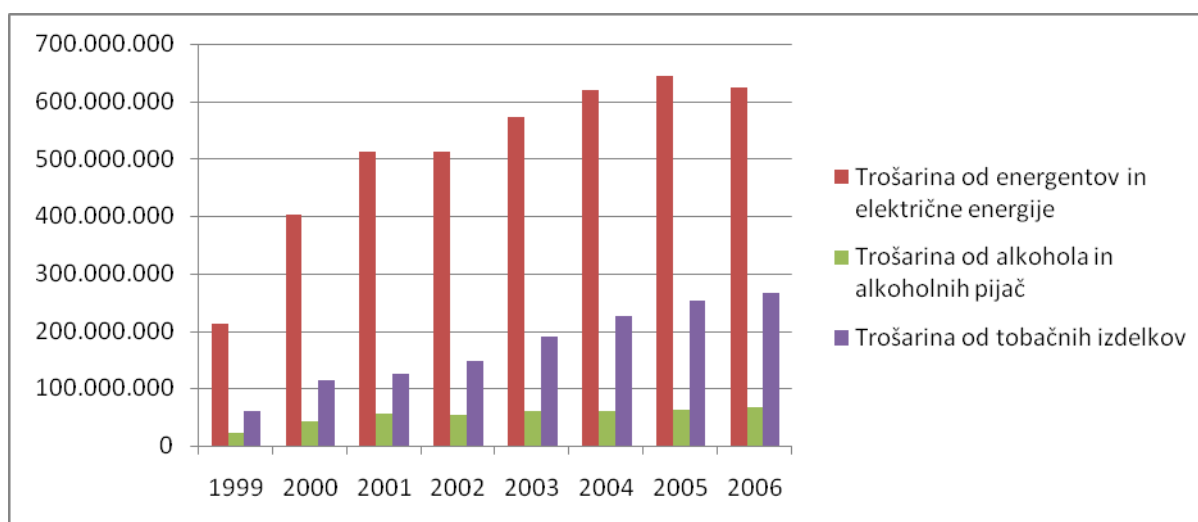
Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarina od energentov in električne energije	Trošarina od alkohola in alkoholnih pijač	Trošarina od tobakčnih izdelkov	Zamudne obresti od trošarin	Skupaj
2003	573.536.175	60.733.179	190.898.452	201.949	825.369.759
2004	620.272.525	61.268.561	226.400.196	87.857	908.029.140
2005	645.060.720	62.638.733	252.567.247	75.684	960.952.692*
2006	623.012.106	66.463.729	265.823.026	146.724	955.947.884*

Tabela 2: Slika 14: Prihodki proračuna Republike Slovenije iz naslova trošarin (v €) (Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni)

*Razlika med seštevkom trošarin od energentov in električne energije, alkohola in alkoholnih pijač, tobakčnih izdelkov in zamudnih obresti ter med vsemi pobranimi trošarinami skupaj je v letih 2005 in 2006, ker niso upoštevane dajatve na sladkor, in sicer v letu 2005 v višini nekaj več kot 609.000 € oziroma v letu 2006 nekaj več kot 500.000 €.



Slika 13: Gibanje prihodkov proračuna Republike Slovenije iz naslova trošarin po posameznih trošarinskih izdelkih (podatki so v €) (Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni)

Trošarine od energentov in električne energije predstavljajo kar 69% delež med vsemi zbranimi trošarinami. Sledijo trošarine od tobakčnih izdelkov, ki predstavljajo nekaj več kot 24% zbranih trošarin, najmanj trošarin pa je pobranih od alkohola in alkoholnih pijač, in sicer dobrih 7%. Manj kot desetino odstotka predstavljajo še prihodki iz naslova zamudnih obresti ter v letih 2005 in 2006 tudi dajatve na sladkor.

Za leto 2007 je v že sprejetem proračunu Republike Slovenije predvideno, da se bo iz naslova trošarin nateklo dobrih 1.120 mio € oziroma v letu 2008 preko 1.146 mio € (Vir: Ministrstvo za finance). Ocenjena investicijska vrednost izgradnje koridorja tretje razvojne osi



je 1.316 mio € (Vir: Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi), kar pomeni da bi bilo z vsemi razpoložljivimi sredstvi iz naslova trošarin, kot jih predvideva proračun Republike Slovenije za leto 2007, možno financirati dobrih 85% celotne investicije oziroma v letu 2008 dobrih 87%. Čas, ki bi bil v tem primeru potreben za izgradnjo, je zgolj dobro leto dni. Seveda je takšen scenarij praktično neuresničljiv, zato je v nadaljevanju predstavljena simulacija, kjer se za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi namenijo zgolj trošarinski prihodki od motornih bencinov in plinskega olja za pogonske namene, ki so z vsebinskega vidika najbolj primerni za financiranje izgradnje prometne infrastrukture. Ostale energente, ki so prav tako uporabljajo za pogonske namene (utekočinjeni naftni plini, naravni plini, metan in kerozin), smo kot potencialne vire financiranja zaradi naslednjih dveh dejavnikov:

- Uporabljajo se v dejavnostih, ki niso neposredno povezana s cestnim prometom (npr. kerozin v letalskem prometu).
- Uporabljajo se kot dodatki pri drugih energentih (npr. metan, ki se dodaja biodizlom).

Po podatkih Carinske uprave Republike Slovenije (v nadaljevanju: CURS), Generalnega cariskega urada, je bilo v letih 2004, 2005 in 2006 iz naslova motornih bencinov in plinskega olja za pogonske namene vsako leto pobranih v povprečju 608.075.262 € trošarin, kar je v istem obdobju predstavljalo v povprečju 99,66% pobranih trošarin med vsemi energenti, ki se uporabljajo za pogonske namene.

V spodnji tabeli so prikazani povprečni letni prihodki iz naslova trošarin za motorne bencine in plinsko olje za pogonske namene glede na potencialno spremembo, pri čemer je kot osnova vzeto povprečje pobranih trošarin od teh dveh energentov v zadnjih treh letih.

Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3. RO	Sredstva namenjena za 3. RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 21 let)
-10%	547.267.736	10%	54.726.774	4,16%	24,0	-166.737.754
		30%	164.180.321	12,48%	8,0	2.131.786.737
		50%	273.633.868	20,79%	4,8	4.430.311.228
		100%	547.267.736	41,59%	2,4	10.176.622.456
0	608.075.262	10%	60.807.526	4,62%	21,6	-39.041.950
		30%	182.422.579	13,86%	7,2	2.514.874.151
		50%	304.037.631	23,10%	4,3	5.068.790.251
		100%	608.075.262	46,21%	2,2	11.453.580.502
10%	668.882.788	10%	66.888.279	5,08%	19,7	88.653.855
		30%	200.664.836	15,25%	6,6	2.897.961.564



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3. RO	Sredstva namenjena za 3. RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 21 let)
		50%	334.441.394	25,41%	3,9	5.707.269.274
		100%	668.882.788	50,83%	2,0	12.730.538.548
20%	729.690.314	10%	72.969.031	5,54%	18,0	216.349.659
		30%	218.907.094	16,63%	6,0	3.281.048.978
		50%	364.845.157	27,72%	3,6	6.345.748.297
		100%	729.690.314	55,45%	1,8	14.007.496.594
30%	790.497.841	10%	79.049.784	6,01%	16,6	344.045.466
		30%	237.149.352	18,02%	5,5	3.664.136.398
		50%	395.248.921	30,03%	3,3	6.984.227.331
		100%	790.497.841	60,07%	1,7	15.284.454.661
40%	851.305.367	10%	85.130.537	6,47%	15,5	471.741.271
		30%	255.391.610	19,41%	5,2	4.047.223.812
		50%	425.652.684	32,34%	3,1	7.622.706.354
		100%	851.305.367	64,69%	1,5	16.561.412.707
50%	912.112.893	10%	91.211.289	6,93%	14,4	599.437.075
		30%	273.633.868	20,79%	4,8	4.430.311.226
		50%	456.056.447	34,65%	2,9	8.261.185.377
		100%	912.112.893	69,31%	1,4	17.838.370.753
60%	972.920.419	10%	97.292.042	7,39%	13,5	727.132.880
		30%	291.876.126	22,18%	4,5	4.813.398.640
		50%	486.460.210	36,97%	2,7	8.899.664.400
		100%	972.920.419	73,93%	1,4	19.115.328.799
70%	1.033.727.945	10%	103.372.795	7,86%	12,7	854.828.685
		30%	310.118.384	23,57%	4,2	5.196.486.054



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3. RO	Sredstva namenjena za 3. RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 21 let)
		50%	516.863.973	39,28%	2,5	9.538.143.423
		100%	1.033.727.945	78,55%	1,3	20.392.286.845
80%	1.094.535.472	10%	109.453.547	8,32%	12,0	982.524.491
		30%	328.360.642	24,95%	4,0	5.579.573.474
		50%	547.267.736	41,59%	2,4	10.176.622.456
		100%	1.094.535.472	83,17%	1,2	21.669.244.912
90%	1.155.342.998	10%	115.534.300	8,78%	11,4	1.110.220.296
		30%	346.602.899	26,34%	3,8	5.962.660.887
		50%	577.671.499	43,90%	2,3	10.815.101.479
		100%	1.155.342.998	87,79%	1,1	22.946.202.958
100%	1.216.150.524	10%	121.615.052	9,24%	10,8	1.237.916.100
		30%	364.845.157	27,72%	3,6	6.345.748.301
		50%	608.075.262	46,21%	2,2	11.453.580.502
		100%	1.216.150.524	92,41%	1,1	24.223.161.004

Tabela 3: Potencialni povprečni letni prihodki iz naslova trošarin za motorne bencine (v €)*(Vir: Ministrstvo za finance, lastni izračuni)*

Glede na izračune (prihodki iz naslova trošarina na motorne bencine in plinsko olje za pogonske namene so upoštevani kot edini vir financiranja) prikazane v zgornji tabeli je razvidno, da bi koridor tretje razvojne osi bilo mogoče zgraditi že v 2 letih, če bi povprečni letni prihodki iz naslova trošarin od motornih bencinov in plinskega olja za pogonske namene ostali na ravni, kot je znašalo povprečje preteklih treh let (608.075.262 €), in bi se v celoti namenili za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Število potrebnih let se z zniževanjem tega deleža podaljšuje, in sicer pri 50% deležu na 4,3 leta, pri 30% deležu na 7,2 leti in pri 10% deležu na 21,6 let. V primeru izgradnje koridorja tretje razvojne osi v obdobju med letoma 2009 in 2029 bi 10% delež tako zbranih sredstev zadoščal za izgradnjo dobrih 97% celotne ocenjene vrednosti investicije, preostale 3% pa bi bilo potrebno zagotoviti iz drugih virov. V primeru zmerne rasti povprečnega letnega prihodka iz naslova trošarin (npr. 10% povečanje), bi le-ti v povprečju znašali 668.882.788 €. Ob predpostavki, da je zgolj 10% pobranih trošarin mogoče namensko uporabiti za investiranje v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, bi letno imeli na voljo 66.888.279 €, čas za izgradnjo pa bi znašal dobrih 19,7



Strukturni skladi EU v Sloveniji



let. V primeru, da se koridor tretje razvojne osi zgradi v obdobju od 2009–2029, bi tako zbrana sredstva zadoščala za pokritje celotne investicije izgradnje.

Ob upoštevanju vseh predhodno opredeljenih predpostavk in omejitev, je iz izračunov razvidno, da so prihodki iz naslova trošarin za pogonska goriva (motorni bencini in plinsko olje) lahko zelo pomemben vir financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi. Ob dokaj optimističnih predpostavkah lahko predstavljajo tudi edini vir financiranja.

4.1.1.2. Obdavčitev motornih vozil

Osebna motorna vozila so v Sloveniji obdavčena z DDV in davkom na motorna vozila. Davek na motorna vozila je bil uveden julija 1999, praktično hkrati z uvedbo DDV, in se plačuje ob nakupu novega vozila ne glede na to, ali se vozilo kupi v Sloveniji, uvozi iz tretje države ali pridobi v drugi državi članici EU. Davek na motorna vozila se plačuje tudi pri nakupu rabljenih cestnih motornih vozil, za katere je potrebna registracija, vendar le, če se ob tem nakupu ne obračuna DDV.

Obdavčenje motornih vozil je v celoti urejeno z Zakonom o davku na motorna vozila (Ur.l. RS, št. 97/2004, v nadaljevanju: ZDMV), ki predvideva plačilo davka za motorna vozila iz tarifnih oznak: 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33 in 8703 90 kombinirane nomenklature carinske tarife (Uradni list RS, št. 81/98), ki se dajo prvič v promet oziroma se prvič registrirajo na območju Republike Slovenije. Davek se plačuje tudi od prometa rabljenih motornih vozil, razen za traktorje, za katera je obvezna registracija, če od njihovega prometa ni bil obračunan DDV. Zavezanec za obračunavanje in plačevanje davka na motorna vozila je proizvajalec oziroma oseba, ki pridobi motorno vozilo v drugi državi članici EU oziroma uvoznik motornih vozil.

Osnova za plačilo davka na motorna vozila je prodajna cena posameznega novega motornega vozila, ki ne vključuje tega davka in DDV, pri čemer prodajna cena pomeni ceno, po kateri je kupec kupil motorno vozilo. Davek na motorna vozila od posameznega novega motornega vozila, torej vozila, ki se da prvič v promet oziroma se prvič registrira na območju Slovenije, se plačuje po stopnjah, ki so opredeljene v naslednji tabeli.

Davčna osnova		Stopnja
	do 4.172,93 €	1,0%
nad 4.172,93 €	do 5.842,10 €	1,4%
nad 5.842,10 €	do 7.511,27 €	2,0%
nad 7.511,27 €	do 10.015,02 €	3,5%
nad 10.015,02 €	do 12.518,78 €	5,0%
nad 12.518,78 €	do 16.691,70 €	7,0%
nad 16.691,70 €	do 20.864,63 €	9,0%



Strukturni skladi EU v Sloveniji



nad 20.864,63 €	do 25.037,56 €	11,0%
nad 25.037,56 €		13,0%

Tabela 4: Prikaz stopenj za plačilo davka na motorna vozila

Nekoliko drugače je v primeru plačila davka na motorna vozila pri prometu z rabljenimi vozili, kjer se plača omenjeni davek po stopnji 5 odstotkov od nakupne cene, če ta cena ustreza prometni vrednosti. Če nakupna cena ne ustreza prometni vrednosti, je davčna osnova prometna vrednost teh motornih vozil, ki jo ugotovi davčni organ v kraju sedeža oziroma stalnega prebivališča davčnega zavezanca.

Davka ob registraciji v Republiki Sloveniji ni, saj ga v celoti nadomešča predhodno omenjeni davek na motorna vozila. Trendi v EU kažejo, da se davek, ki se plača ob registraciji, počasi ukinja (predvidoma v obdobju naslednjih desetih let). V vmesnem obdobju se lahko v državah, ki omenjeni davek že imajo, vzpostavi sistem vračila, in sicer v primeru kadar se vozilo nato za stalno uporabo izvozi ali prepelje v drugo državo članico. Iz tega vidika zato v Republiki Sloveniji ni smotrno uvajati davka ob registraciji in se po potrebi spreminja stopnja davka na motorna vozila.

Vsa sredstva pobrana preko davka na motorna vozila spadajo v skladu z ZDMV v proračun Republike Slovenije.

4.1.1.2.1. Pogoji - procedura

Kot že omenjeno v predhodnem poglavju, spadajo sredstva zbrana iz naslova davka na motorna vozila v proračun RS. Skladno s pravnimi podlagami, ki opredeljujejo pripravo in sprejem proračuna za določeno proračunsko obdobje, se omenjena sredstva v nadaljevanju tudi razdeljujejo med vse proračunske uporabnike. Med primarne pravne podlage se uvrščajo predvsem ZJF, ZIPRO in Pravilnik.

V primeru, da bi želeli sredstva, zbrana preko davka na motorna vozila, v celoti porabiti za financiranje prometne infrastrukture, bi se morala zbirati kot namenska. Pri tem se je mogoče zgledovati po zagotavljanju namenskih sredstev za gradnjo državnih cest, ki so določene v NPJA, kar je opredeljeno v ZZNSGC.

4.1.1.2.2. Prednosti financiranja

Kot glavne prednosti uporabe prihodkov od obdavčitve motornih vozil pri financiranju cestne infrastrukture je mogoče identificirati naslednje:

- Izgradnjo prometne infrastrukture financirajo zgolj tisti, ki infrastrukturo tudi uporabljajo.
- Relativno stabilno povečevanje zbranih sredstev.
- Relativno nizki stroški tovrstnega financiranja.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



4.1.1.2.3. Slabosti financiranja

Kot glavne slabosti uporabe prihodkov od obdavčitve motornih vozil pri financiranju cestne infrastrukture je mogoče identificirati naslednje:

- Nenamensko zbiranje sredstev iz naslova davka na motorna vozila.
- Povečanje stopnje davka na motorna vozila, zaradi nenamenskega zbiranja sredstev, ne pomeni nujno tudi povečanja sredstev za financiranje cestne infrastrukture.
- Povečevanje davkov je pri davčnih zavezancih, ki so hkrati tudi volilni upravičenci, nepriljubljen ukrep.
- Vložiti je potrebno precej napora za pripravo vseh potrebnih pravnih podlag in utemeljitev.
- Sredstva zagotovljena iz naslova davka na motorna vozila so nizka in samostojno ne zadoščajo potrebam za realizacijo večjih infrastrukturnih projektov, zlasti v primeru nižjega deleža, ki bi se zagotovil za ta namen.
- Tveganja povezana z realizacijo infrastrukturnih projektov v primeru zgolj tovrstnega vira financiranja v celoti ostajajo na strani države.

4.1.1.2.4. Možnosti financiranja

Iz naslova davka na motorna vozila je bilo v zadnjih petih letih v povprečju pobranih oziroma v proračunu Republike Slovenije predvidenih 45.680.600 €. Podrobnejša delitev pobranih sredstev iz naslova davka na motorna vozila je razvidna iz naslednje tabele.

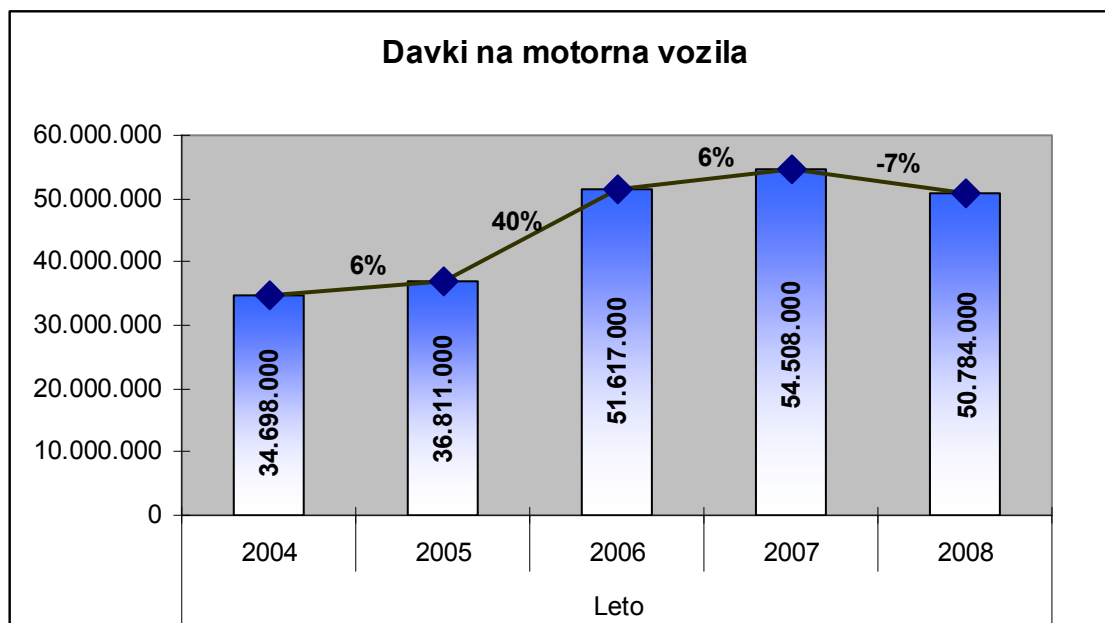
	Leto				
	2004	2005	2006	2007	2008
Davki na motorna vozila	34.698.000	36.811.000	51.617.000	54.508.000	50.784.000

Tabela 5: Predvideni prihodki v proračunu Republike Slovenije iz naslova davka na motorna vozila (v €) (Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm)

Kot je razvidno iz predhodne tabele, so se predvideni prihodki v proračunu iz naslova davka na motorna vozila do leta 2008 povečevala. Največje povečanje je bilo med letoma 2005 in 2006, saj so se predvidenih prihodki povečali za 14.806.000 € ali dobrih 40%. Rast predvidenih prihodkov v proračun iz naslova davka na motorna vozila je razvidna iz naslednje slike.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 14: Predvideni prihodki v proračunu Republike Slovenije iz naslova davka na motorna vozila (Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm)

Ocenjena investicijska vrednost potrebna za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi je 1.316 mio € (Vir: Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi), kar pomeni, da bodo letni prihodki pobranega davka na motorna vozila v letu 2008 predstavljali dobre 3,8% celotne investicije. Ob predpostavki nespremenjenih prihodkov od pobranega davka na motorna vozila, bi bilo mogoče projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi realizirati v dobrih 25-ih letih. Pri tem se je potrebno zavedati, da prihodki od davka na motorna vozila skozi celotno obdobje verjetno ne bodo ostali enaki. Na njihovo spremembo bodo vplivali tako različni trendi na področju trgovanja z motornimi vozili, kakor tudi morebitne spremembe trenutno sprejetih davčnih osnov in stopenj. Istočasno pa je potrebno tudi izpostaviti, da celotnih letnih prihodkov iz naslova davka na motorna vozila, ni smiselno nameniti zgolj za en projekt, saj so do tako zbranih sredstev upravičeni tudi nekateri drugi proračunski uporabniki oziroma projekti. V spodnji tabeli so prikazani povprečni letni prihodki iz naslova davka na motorna vozila, in sicer glede na potencialno spremembo.

Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3 RO	Sredstva namenjena za 3 RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 21 let)
-10%	45.705.600	10%	4.570.560	0,3%	287,9	-1.220.018.240
		30%	13.711.680	1,0%	96,0	-1.028.054.720
		50%	22.852.800	1,7%	57,6	-836.091.200
		100%	45.705.600	3,5%	28,8	-356.182.400



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3 RO	Sredstva namenjena za 3 RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 21 let)
0	50.784.000	10%	5.078.400	0,4%	259,1	-1.209.353.600
		30%	15.235.200	1,2%	86,4	-996.060.800
		50%	25.392.000	1,9%	51,8	-782.768.000
		100%	50.784.000	3,9%	25,9	-249.536.000
10%	55.862.400	10%	5.586.240	0,4%	235,6	-1.198.688.960
		30%	16.758.720	1,3%	78,5	-964.066.880
		50%	27.931.200	2,1%	47,1	-729.444.800
		100%	55.862.400	4,2%	23,6	-142.889.600
20%	60.940.800	10%	6.094.080	0,5%	215,9	-1.188.024.320
		30%	18.282.240	1,4%	72,0	-932.072.960
		50%	30.470.400	2,3%	43,2	-676.121.600
		100%	60.940.800	4,6%	21,6	-36.243.200
30%	66.019.200	10%	6.601.920	0,5%	199,3	-1.177.359.680
		30%	19.805.760	1,5%	66,4	-900.079.040
		50%	33.009.600	2,5%	39,9	-622.798.400
		100%	66.019.200	5,0%	19,9	70.403.200
40%	71.097.600	10%	7.109.760	0,5%	185,1	-1.166.695.040
		30%	21.329.280	1,6%	61,7	-868.085.120
		50%	35.548.800	2,7%	37,0	-569.475.200
		100%	71.097.600	5,4%	18,5	177.049.600
50%	76.176.000	10%	7.617.600	0,6%	172,8	-1.156.030.400
		30%	22.852.800	1,7%	57,6	-836.091.200
		50%	38.088.000	2,9%	34,6	-516.152.000
		100%	76.176.000	5,8%	17,3	283.696.000



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3 RO	Sredstva namenjena za 3 RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 21 let)
60%	81.254.400	10%	8.125.440	0,6%	162,0	-1.145.365.760
		30%	24.376.320	1,9%	54,0	-804.097.280
		50%	40.627.200	3,1%	32,4	-462.828.800
		100%	81.254.400	6,2%	16,2	390.342.400
70%	86.332.800	10%	8.633.280	0,7%	152,4	-1.134.701.120
		30%	25.899.840	2,0%	50,8	-772.103.360
		50%	43.166.400	3,3%	30,5	-409.505.600
		100%	86.332.800	6,6%	15,2	496.988.800
80%	91.411.200	10%	9.141.120	0,7%	144,0	-1.124.036.480
		30%	27.423.360	2,1%	48,0	-740.109.440
		50%	45.705.600	3,5%	28,8	-356.182.400
		100%	91.411.200	6,9%	14,4	603.635.200
90%	96.489.600	10%	9.648.960	0,7%	136,4	-1.113.371.840
		30%	28.946.880	2,2%	45,5	-708.115.520
		50%	48.244.800	3,7%	27,3	-302.859.200
		100%	96.489.600	7,3%	13,6	710.281.600
100%	101.568.000	10%	10.156.800	0,8%	129,6	-1.102.707.200
		30%	30.470.400	2,3%	43,2	-676.121.600
		50%	50.784.000	3,9%	25,9	-249.536.000
		100%	101.568.000	7,7%	13,0	816.928.000

Tabela 6: Potencialni povprečni letni prihodki iz naslova davka na motorna vozila (v €)

Iz izračunov sledi, da ob upoštevanju predhodno predstavljenih omejitev, sredstva pobrana iz naslova davka na motorna vozila omogočajo le delno financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi. V primeru zmerne rasti povprečnega letnega prihodka iz naslova davka na motorna vozila (npr. 20% povečanje ob upoštevanju trendov na področju trgovanja z motornimi vozili in sprememb davčnih osnov ter stopenj), bi le-ta v povprečju znašal 60.940.800 €. Ob predpostavki, da je zgolj 30% tako pridobljenih prihodkov mogoče



Strukturni skladi EU v Sloveniji



namensko uporabiti za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi, bi letno imeli na voljo 18.282.240 €, kar pomeni, da bi bilo celoten koridor tretje razvojne osi mogoče zgraditi v 72-ih letih (prihodki iz davka na motorna vozila so upoštevani kot edini vir financiranja). V primeru, da se koridor tretje razvojne osi zgradi v obdobju od 2009–2029 (obdobje 21-ih let), bi tako zbrana sredstva zadoščala za pokritje 29% investicije, preostalih 71% oziroma 932.072.960 € pa bi bilo potrebno pridobiti iz drugih virov.

Ob upoštevanju vseh predhodno opredeljenih predpostavk in omejitev, je iz izračunov razvidno, da obseg prihodkov od davka na motorna vozila, ne zadošča za izgradnjo celotnega koridorja tretje razvojne osi.

4.1.1.3. Prejeta sredstva iz Evropske unije

Iz bilance prihodkov in odhodkov sledi, da postavka prejeta sredstva iz Evropske unije zajemajo predpristopna sredstva, sredstva iz proračuna EU za izvajanje skupne kmetijske politike, strukturne in kohezijske politike, notranje politike, sredstva iz naslova pavšalnih povračil, ostala prejeta sredstva iz proračuna EU, prejeta sredstva od drugih evropskih institucij ter prejeta vračila sredstev iz proračuna EU. Pregled prejetih sredstev iz EU pokaže, da gre za namenska sredstva, kar pomeni, da je njihova uporaba v večji meri že vnaprej rezervirana. Pri iskanju možnosti uporabe EU sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi se je zato potrebno sklicevati na dokumente, ki jih država članica pripravi v sodelovanju z Evropsko komisijo, in predstavljajo pravno podlago za njihovo črpanje.

Uporaba EU sredstev za izgradnjo cestne infrastrukture omeji možne EU vire na t.i. decentralizirane programe, t.j. strukturne sklade in Kohezijski sklad. Za decentralizirane programe je značilno, da je dodeljevanje sredstev in izvedba razpisov v pristojnosti vsake posamezne države članice.

Strukturni skladi¹⁵ so finančni instrument regionalne politike Evropske unije (v nadaljevanju: EU), ki podpirajo razvoj tistih evropskih regij, ki zaradi različnih vzrokov zaostajajo v razvoju. Glavni cilj strukturnih skladov je tako zmanjševanje razlik v razvitosti evropskih regij ter ustvarjanje okolja za enakomeren in uravnotežen razvoj vseh držav in regij EU.

Namen Kohezijskega sklada pa je krepitev ekonomske in socialne kohezije EU v prid spodbujanja trajnostnega razvoja. Sredstva iz Kohezijskega sklada so namenjena predvsem infrastrukturnim projektom, kot so izgradnja vseevropskega prometnega omrežja in okoljskim projektom.

Strukturna in Kohezijski sklad zasledujejo v programskem obdobju 2007–2013 naslednje tri cilje:

¹⁵ Strukturna sklada v programskem obdobju 2007–2013 iz katerih bo Republika Slovenija črpala sredstva sta Evropski sklad za regionalni razvoj (v nadaljevanju: ESRR) in Evropski socialni sklad (v nadaljevanju: ESS).



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- pospeševanje konvergence¹⁶,
- doseganje regionalne konkurenčnosti in večjega zaposlovanja¹⁷,
- krepitev evropskega teritorialnega sodelovanja¹⁸.

Za pridobitev sredstev iz strukturnih in Kohezijskega sklada mora vsaka država članica EU skladno z normativno podlago¹⁹ pripraviti programske dokumente na dveh hierarhičnih ravneh, in sicer NSRO in OP.:

V okviru NSRO se pripravi analiza stanja, strategija, opredelijo se osnovni mehanizmi doseganja zastavljenih ciljev, vključno z določitvijo števila OP-jev ter osnovnimi finančnimi razdelitvami. Priprava NSRO zahteva usklajenost s Strateškimi smernicami Skupnosti za kohezijo, Nacionalnim programom reform (Lizbonska strategija²⁰) ter Skupnim poročilom o socialni vključenosti. NSRO tako vključuje vse tiste programe in projekte, ki bodo sofinancirani s sredstvi EU proračuna in izpolnjujejo kriterije novih uredb EU s področja kohezijske politike za obdobje 2007–2013.

OP-ji pa predstavljajo pravno podlago države članice EU za črpanje sredstev strukturnih in Kohezijskega sklada, ki jih Evropska komisija potrdi z odločbo. OP-ji preko niza razvojnih prioritet določajo razvojno strategijo in cilje razvoja, ki jih želi država na posameznem področju doseči s finančno pomočjo EU sredstev. Republika Slovenija je za programsko obdobje 2007–2013 pripravila tri OP-je, in sicer:

- Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013,
- Operativni program razvoja človeških virov za obdobje 2007-2013 in
- Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013.

Vsak OP je razdeljen na razvojne prioritete, ki se dalje delijo na prednostne usmeritve. Razvojne prioritete v okviru katerih bodo po posamezni prednostni usmeritvi sofinancirane operacije²¹ so naslednje:

¹⁶ Pospeševanje konvergence najmanj razvitih držav članic in regij z izboljšanjem pogojev za rast in zaposlovanje s pomočjo povečevanja in izboljšanja kakovosti naložb v fizični in človeški kapital, razvoja inovacij, družbe znanja, itd.

¹⁷ Krepitev konkurenčnosti in privlačnosti regije ter zaposlenosti s predvidevanjem gospodarskih in socialnih sprememb, s pomočjo povečevanja in izboljševanja kakovosti naložb v človeški kapital, inovacij in spodbujanja na znanju temelječe družbe, podjetništva, varovanja okolja, itd.

¹⁸ Krepitev čezmejnega sodelovanja s pomočjo lokalnih in regionalnih skupnih pobud, transnacionalnega in medregionalnega sodelovanja, itd.

¹⁹ Normativno podlago predstavlja Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1260/1999 (v nadaljevanju: Uredba) ter uredbe za posamezen sklad – ESRR, ESS in Kohezijski sklad.

²⁰ Prenovljena Lizbonska strategija predvideva usmerjanje sredstev in naporov predvsem v ukrepe in aktivnosti, ki bodo zagotavljale trajnostno gospodarsko rast, konkurenčnost gospodarstva in zaposlovanje.

²¹ Pod pojmom operacije je potrebno razumeti projekt ali skupino projektov.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Razvojne prioritete OP RR:

- Konkurenčnost podjetij in raziskovalna odličnost,
- Gospodarsko-razvojna infrastruktura,
- Povezovanje naravnih in kulturnih potencialov,
- Razvoj regij.

V obdobju 2007-2013 je v okviru OP RR za črpanje predvideni dobrih 2.011 mio € sredstev, od tega predstavljajo sredstva iz sklada ESRR dobrih 1.709 mio € (85%) in nacionalni javni viri skoraj 302 mio € (15%).

Razvojne prioritete OP ESS:

- Spodbujanje podjetništva in prilagodljivosti,
- Spodbujanje zaposljivosti iskalcev dela in neaktivnih,
- Razvoj človeških virov in vseživljenjskega učenja,
- Enakost možnosti in spodbujanje socialne vključenosti,
- Institucionalna in administrativna usposobljenost.

V obdobju 2007-2013 je v okviru OP ESS za razvojne prioritete namenjenih dobrih 889 mio €, od tega predstavljajo sredstva ESS skoraj 756 mio € (85%), nacionalni javni viri pa dobrih 133 mio € (15%).

Razvojne prioritete OP ROPI:

- Železniška infrastruktura,
- Cestna in pomorska infrastruktura,
- Prometna infrastruktura,
- Ravnanje s komunalnimi odpadki,
- Varstvo okolja – področje voda,
- Trajnostna energija.

V obdobju 2007-2013 se bodo razvojne prioritete v okviru OP ROPI financirale tako iz sklada ESRR (razvojna prioriteta Prometna infrastruktura) kot tudi iz Kohezijskega sklada. Sredstva ESRR so predvidena v višini dobrih 224 mio € (85%) in nekaj manj kot 40 mio € nacionalnih javnih virov (15%), preostale razvojne prioritete pa bodo financirane izključno s sredstvi Kohezijskega sklada, in sicer v višini dobrih 1.411 mio € (85%), nacionalni javni viri pa bodo predstavljali 15% sredstev oz. dobrih 249 mio €; vse skupaj torej v višini več kot 1.924 mio €.

4.1.1.3.1. Pogoji - procedura

Uporaba EU sredstev iz naslova decentraliziranih programov zahteva pripravo razpisov v skladu z nacionalno zakonodajo s področja javnih naročil (ZJN) in EU uredbami, ki urejajo



delovanje posameznega sklada. Na nacionalni ravni je v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 1083/2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1260/1999 (v nadaljevanju: Uredba) za tekoče črpanje strukturnih oziroma kohezijskih sredstev pristojen organ upravljanja (v nadaljevanju: OU)²², s konkretnega vsebinskega področja pa posamezno pristojno ministrstvo (s področja prometne infrastrukture je to Ministrstvo za promet).

Poseben del v skladu z Uredbo predstavljajo t.i. veliki projekti, ki so v primeru izgradnje prometne infrastrukture vsi tisti, kjer skupni stroški projekta presegajo 50 mio €. V skladu z Uredbo velike projekte odobri oziroma potrdi Evropska komisija. Iz Uredbe sledi, da mora OU pred začetkom izvajanja velikega projekta, Evropski komisiji predložiti podatke v skladu s točkami od (a) do (h) iz člena 40²³ Uredbe. Po predložitvi vseh zahtevanih podatkov, Evropska komisija oceni projekt glede na skladnost s prednostnimi nalogami operativnega programa, njegov prispevek k doseganju ciljev ter prednostnih nalog in skladnost z ostalimi politikami Skupnosti. Rok za sprejem odločitve o sofinanciranju velikega projekta je tri mesece po ustrezni predložitvi vseh podatkov iz 40. člena Uredbe. Odločitev, ki jo Evropska komisija sprejme se nanaša na opredelitev fizičnega predmeta, zneska, za katerega velja stopnja sofinanciranja za prednostno os, ter letni načrt finančnega prispevka iz sklada. Hkrati je potrebno pripraviti seznam oziroma katalog upravičenih stroškov ter v naslednji fazi pričeti s postopki priprave razpisnih dokumentacij oziroma javnih naročil in izbrati najboljšega ponudnika oziroma izvajalca del.

4.1.1.3.2. Prednosti financiranja

Kot glavne prednosti uporabe prejetih sredstev iz EU pri financiranju cestne infrastrukture je mogoče identificirati naslednje:

²² V programskem obdobju 2007-2013 je OU s področja strukturnih in Kohezijskega sklada Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko.

²³ Podatki o velikih projektih, ki jim mora OU predložiti Evropski komisiji v skladu s členom 40 Uredbe, so naslednji:

- podatki o organu, ki je odgovoren za izvajanje;
- podatki o naravi naložbe, njen opis, finančni obseg in lokacija;
- rezultati študij izvedljivosti;
- časovni razpored za izvedbo projekta in, če je pričakovano obdobje izvajanja zadevne operacije daljše od programskega obdobja, faze, za katere je zaproseno sofinanciranje Skupnosti v programskem obdobju od 2007 do 2013;
- analiza stroškov in koristi, vključno z oceno tveganja in predvidenega učinka na zadevni sektor in socialno-gospodarske razmere v državi članici in/ali regiji ter, če je mogoče in če je primerno, v ostalih regijah Skupnosti;
- analiza učinka na okolje;
- utemeljitev javnega prispevka in
- finančni načrt, ki prikazuje celotne načrtovane finančne vire in načrtovan prispevek iz skladov, Evropske investicijske banke, Evropskega investicijskega sklada in vseh drugih virov financiranja Skupnosti, vključno z okvirnim letnim načrtom finančnega prispevka ESRR ali Kohezijskega sklada za velike projekte.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Zaveza Republike Slovenije k realizaciji konkretnih projektov navedenih v OP-jih.
- Relativno poceni vir financiranja, kjer mora Republika Slovenija zagotoviti manjši delež nacionalnih sredstev (najmanj v višini 15%).
- Pretekle izkušnje Republike Slovenije s črpanjem sredstev iz naslova pred-pristopne pomoči (realizirani projekti v okviru predpristopnih programov kot je npr. ISPA) in sredstev iz strukturnih ter Kohezijskega sklada (v obdobju finančne perspektive 2004–2006) za projekte namenjene izgradnji infrastrukture.
- Vnaprej zagotovljena sredstva v državnem proračunu.
- Prisila k transparentni porabi sredstev zaradi številnih kontrol, nadzora ter spremljanja porabe sredstev s strani Evropske komisije.

4.1.1.3.3. Slabosti financiranja

- Kot glavne slabosti uporabe prejetih sredstev iz EU pri financiranju cestne infrastrukture je mogoče identificirati naslednje:
- Relativno zapleteni in dolgotrajni postopki črpanja EU sredstev.
- Nujnost vnaprejšnjega načrtovanja in zagotovitve sredstev iz državnega proračuna, ki se v državni proračun nakažejo šele po uspešno opravljenih vseh finančno-administrativnih kontrolah.
- Tveganje nepravočasne priprave razpisov za izbor najboljšega ponudnika zaradi precejšnje zapletenosti samih razpisov.
- Tveganje zavlačevanja postopkov zaradi velike verjetnosti pritožb s strani ponudnikov predvsem v fazah odpiranja ponudb in izbora najugodnejšega ponudnika, posledičen premik podpisov pogodb z izbranimi ponudniki oziroma izvajalci del, kar lahko v končni fazi ogrozi črpanje EU sredstev.
- Grožnja vračanja že pridobljenih EU sredstev v primeru zlorab oziroma neupravičene porabe.

4.1.1.3.4. Možnosti financiranja

Preučitev OP-jev pokaže, da je izgradnja koridorja tretje razvojne osi z EU sredstvi dejansko predvidena v OP ROPI, in sicer kot samostojen projekt uvrščen v razvojno prioriteto prometna infrastruktura, prednostno usmeritev področje cest. V okviru navedene razvojne prioritete je predvidena uporaba sredstev iz ESRR sklada.

OP ROPI tako v delu prednostne usmeritve področje cest predvideva v programskem obdobju 2007-2013 (predvideno je, da se bo projekt izvajal tudi po letu 2013) financiranje projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi, ki v celoti nosi naslov *Cestna povezava 3. razvojne osi: Avstrija do A1 Šentilj-Koper in A1 Šentilj-Koper do Novo mesto do Hrvaška*. Projekt je naveden na prvem mestu v indikativnem seznamu prioriternih projektov cestne infrastrukture financirane iz ESRR. Projekt naj bi še posebej doprinesel k večji mobilnosti



Strukturni skladi EU v Sloveniji



prebivalstva z namenom povečanja konkurenčnosti na regionalni ravni, povezavo obrobni območij z osrednjo Slovenijo in boljšo oskrbo gospodarstva.

Za navedeno razvojno prioriteto je v programskem obdobju 2007–2013 skupaj (sredstva EU in nacionalna udeležba) namenjenih 263.564.571 €, od česar predstavljajo EU sredstva 224.029.886 € oziroma 85% vseh sredstev, nacionalna udeležba v obliki nacionalnih javnih virov pa 39.534.685 € oziroma 15% vseh sredstev namenjenih tej razvojni prioriteti (vsi podatki so v tekočih cenah, vir: OP ROPI). Navedena sredstva za razvojno prioriteto prometna infrastruktura so predvidena za sofinanciranje več projektov predvidenih v okviru treh prednostnih usmeritev (področje cest, področje javnega potniškega prometa in področje letalske in letališke infrastrukture). Projekt izgradnje 3. razvojne osi je poleg tega le eden od projektov iz indikativnega seznama prioriteten projektov v okviru prednostne usmeritve področje cest²⁴.

Po podatkih Ministrstva za promet je v programskem obdobju 2007-2013 za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi iz naslova razvojne prioritete prometna infrastruktura predvidenih 65 mio € sredstev (podatek v tekočih cenah). V skladu z načelom dodatnosti (15. člen Uredbe) prispevki iz strukturnih skladov ne smejo nadomestiti javnih ali primerljivih strukturnih izdatkov države članice, kar pomeni, da je sofinanciranje projektov z EU sredstvi možno le ob hkratni zagotovitvi ustrezne višine nacionalnih javnih ali zasebnih virov²⁵.

V programskem obdobju 2007-2013 je za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi predvidenih 237 mio € (podatek v tekočih cenah, vir: Ministrstvo za promet). Finančna konstrukcija glede na vrsto vira je tako 65 mio € sredstev iz ESRR sklada in 172 mio € nacionalnih javnih virov oziroma 27,43% sredstev ESRR in 72,57% nacionalnih javnih virov. Pri tem je 39.534.685 € nacionalnih javnih sredstev v skladu z načelom dodatnosti že predviden v OP ROPI, vendar so ta sredstva namenjena za vse projekte iz indikativnih seznamov prioriteten projektov, ki so predvideni v okviru razvojne prioritete prometna infrastruktura, kar pomeni, da se za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi lahko porabi le določen del teh sredstev.

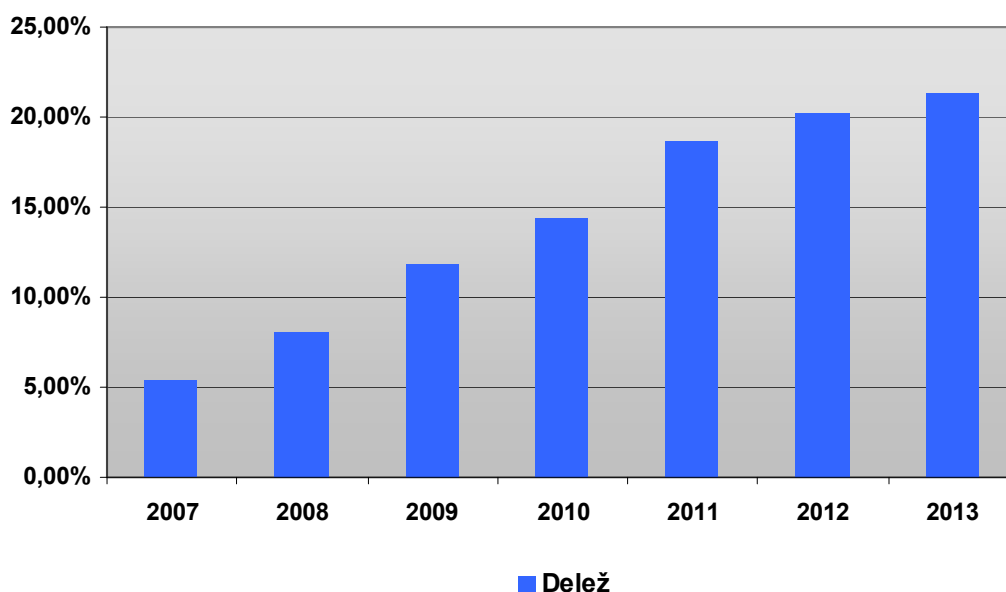
V OP ROPI je opredeljen finančni načrt pravic porabe sredstev ESRR po letih (od 2007 do 2013). Iz finančnega načrta sledi, da se pravice porabe z vsakim letom povečujejo. Tako je v prvem letu (2007) možno črpanje 5,37% vseh predvidenih sredstev ESRR, v letu 2008 8,05%, v letu 2009 11,82%, v letu 2010 14,39%, v letu 2011 18,67%, v letu 2012 20,30% in v zadnjem letu (2013) 21,40%.

²⁴ Ostali projekti so še posodobitve določenih cestnih povezav (3 projekti), izgradnja izvenmivojskih križanj glavnih in regionalnih cest z železniškimi progami (1 projekt), projekt gradnje cestne navezave turističnega območja Bled – Južna obvoznica Bled in projekt izgradnje kolesarskih povezav.

²⁵ V programskem obdobju 2007-2013 je možna stopnja sofinanciranja s strukturnimi ali kohezijskimi sredstvi največ v višini 85% vrednosti projekta, preostanek pa mora biti zagotovljen s strani države (javni in/ali zasebni viri).



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 15: Gibanje deleža pravic porabe sredstev ESRR v programskem obdobju 2007-2013 (v %) (Vir: OP ROPI, lastni izračuni)

V spodnji tabeli je podana ocena potencialne rabe ESRR sredstev in nacionalnih javnih virov po letih v obdobju 2007-2013 ob dveh predpostavkah.

Prva predpostavka - sredstva v višini 65 mio € iz ESRR sklada predstavljajo 85% vrednosti projekta predvidenega v OP ROPI, kar pomeni da se tem sredstvom dodajo še nacionalni javni viri v višini 15%, in sicer gre za vire, ki so že načrtovani v okviru OP ROPI. Delež nacionalnih javnih virov je lahko tudi višji od 15%, seveda ob hkratnem znižanju deleža ESRR sredstev, vendar so nacionalni javni viri omejeni z zneskom predvidenim v OP ROPI (dobrih 39 mio €), po drugi strani pa se bodo zaradi načela dodatnosti koristili na vseh projektih iz indikativnih seznamov prioritarnih projektov. Zaradi navedenega je predpostavka omejena na 15% sofinanciranje z nacionalnimi javnimi viri.

Druga predpostavka - projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi se prične že v letu 2009 in bo trajal celotno programsko obdobje, kakor tudi vsi ostali projekti iz indikativnih seznamov prioritarnih projektov. To pomeni, da se bo za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi vsako leto namenil sorazmerni delež sredstev, ki so predvidena za posamezni projekt.

Leto	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Skupaj
2007	3,49 mio €	0,62 mio €	4,11 mio €
2008	5,23 mio €	0,92 mio €	6,15 mio €
2009	7,68 mio €	1,36 mio €	9,04 mio €
2010	9,36 mio €	1,65 mio €	11,01 mio €

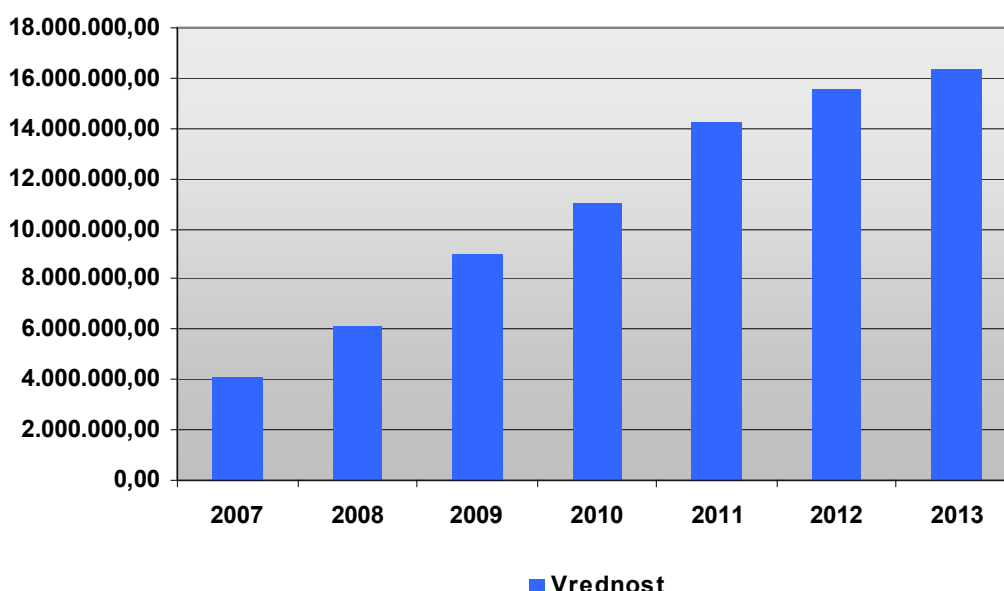


Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Skupaj
2011	12,13 mio €	2,14 mio €	14,27 mio €
2012	13,20 mio €	2,33 mio €	15,53 mio €
2013	13,91 mio €	2,45 mio €	16,36 mio €
Skupaj	65,00 mio €	11,47 mio €	76,47 mio €

Tabela 7: Načrt porabe EU sredstev in nacionalnih javnih virov za projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi v posameznem letu programskega obdobja 2007-2013 (Vir OP ROPI, Ministrstvo za promet, lastni izračuni).



Slika 16: Načrt porabe EU sredstev (ESRR sklada) in nacionalnih javnih virov v programskem obdobju 2007-2013 (v €) (Vir OP ROPI, Ministrstvo za promet, lastni izračuni).

Izračuni pokažejo, da je v obdobju 2007-2013 možno sofinanciranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi v okviru strukturnih sredstev največ v višini dobrih 76 mio € oziroma dobrih 5% ocenjene vrednosti investicije (1.316 mio €). Letna dinamika sofinanciranja pokaže, da sredstva z leti naraščajo, pri čemer črpanje sredstev v navedenih zneskih za posamezno leto ni fiksno omejeno. Tako je sredstva za npr. leto 2007 možno koristiti najkasneje še v letu 2010, sredstva za leto 2013 pa najkasneje v letu 2015²⁶.

²⁶ Do leta 2010 velja t.i. pravilo n+3, po letu 2010 pa t.i. pravilo n+2, v skladu s katerima je možno sredstva, ki so predvidena za določeno leto, črpati oziroma podpisati pogodbe za njihovo črpanje v primeru pravila n+3 še tri leta kasneje oziroma v primeru pravila n+2 še dve leti kasneje.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Glede na isti vir podatkov (Ministrstvo za promet) je sofinanciranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi s pomočjo EU sredstev (strukturnih ali kohezijskih) predvideno tudi po letu 2013 oziroma v naslednjem programskem obdobju, in sicer v višini 156 mio € (podatek v stalnih cenah na nivoju leta 2004). Skupaj je tako za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi v vseh programskih obdobjih namenjenih 213 mio € (podatek v stalnih cenah na nivoju leta 2004) strukturnih oziroma kohezijskih sredstev. K temu znesku je potrebno prišteti še nacionalne javne in/ali zasebne vire, pri čemer pa o delitvi oziroma deležih med EU in nacionalnimi viri v tej fazi še ni mogoče govoriti.

Manjkajoča nacionalna javna ali zasebna sredstva v programskem obdobju 2007-2013 v višini dobrih 160 mio € bo potrebno zagotoviti z drugimi viri, ki niso neposredno vezani na kohezijsko politiko oziroma operativne programe. Zaradi konzervativnosti pri uporabi EU sredstev smo pri izračunih upoštevali samo že odobrena sredstva, to pa so le tista za obdobje 2007-2013, ki znašajo 65 mio €.

4.1.2. Možni ostali viri proračuna

Med možnimi ostalimi viri pridobivanja sredstev za investiranje v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi je analizirano prerazporejanje sredstev med proračunskimi porabniki ob upoštevanju dodatnih sredstev, ki bi se v proračun natekla kot posledica gospodarske rasti ter sprememb drugih davčnih stopenj, različne oblike proračunskega zadolževanja ter prodaja finančnega in stvarnega premoženja države.

V sodobnih tržnih gospodarstvih se pojavlja država kot tretja velika skupina tržnih osebkov, poleg gospodinjstev in podjetij. V takšnih mešanih gospodarstvih država in zasebni sektor delujeta vzajemno pri reševanju ekonomskih problemov. Pri tem država tudi s pomočjo transfernih plačil zagotavlja javne dobrine (npr. obramba, policija, oblikovanje zakonodaje, reguliranje monopolov, ...) in obenem skrbi za stabiliziranje gospodarske rasti, odpravljanje negativnih učinkov in podobno. Za svoje delovanje država pobira davke.

4.1.2.1. Dodatna namenska sredstva kot posledica gospodarske rasti, spremembe nekaterih davčnih stopenj in prerazporejanja sredstev med proračunskimi uporabniki

Prvi izmed možnih ostalih virov proračuna za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi je uporaba zbranih davkov.

Le-ti so produkt različnih davčnih stopenj in ustreznih davčnih osnov. Slednje so odvisne od rezultatov slovenskega gospodarstva. Pri tem so pomembne tudi davčne stopnje, saj se (zgolj matematično gledano) z njihovim povečanjem povečajo tudi zbrani davki. Vendar obstaja možnost, da se s (prekomernim) povečanjem davčnih stopenj gospodarska rast ustavi ali pa postane celo negativna, kar bi pomenilo, da se BDP zmanjša. Običajno bi to pomenilo, da se zmanjšajo tudi davčne osnove, kar bi se teoretično lahko zgodilo celo tudi v primeru gospodarske rasti. Posledica bi torej lahko bila takšna, da bi bila skupna količina zbranih davkov (kot produkt povečanih davčnih stopenj in zmanjšanih davčnih osnov) s povečanjem davčnih stopenj celo manjša, kot v primeru manjših davčnih stopenj.



Ko so davki, kot prihodki proračuna, zbrani, pride na vrsto njihovo prerazporejanje za uporabo med različnimi proračunskimi uporabniki, na podlagi česar pride do odhodkov proračuna.

Predpostavka v tem (pod)poglavju je torej, da se za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi uporabi zgolj dogovorjene (oziroma prerazporejene) presežke prihodkov nad odhodki proračuna. Takšno razmišljanje je z vidika financiranja zelo konservativno in hkrati vzdržno, kar predstavlja nekatere prednosti in nekatere slabosti.

PREDNOSTI:

- Se ne ustvarja javni dolg in z njim povezani negativni učinki.
- Ne plačuje se obresti ali kapitalskih donosov.
- Pritok iz takega vira je lahko upravičiti, saj gre za javno dobro, ki pospešuje razvoj in povečuje enakopravnost med regijami (razvija manj razvite).

SLABOSTI:

- Oportunitetni stroški neizvedbe drugih projektov.
- V ključnem obdobju ni dovolj sredstev – večina sredstev na razpolago zelo pozno.
- Težko natančno in točno napovedati količino presežnih prerazporejenih sredstev.

4.1.2.1.1. Gospodarska rast

Pozitivna gospodarska rast²⁷ je lahko pomemben vir sredstev, ki jih je možno uporabiti za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Pri tem je potrebno graditi na predpostavki, da se pozitivna gospodarska rast pozna v večjih proračunskih prihodkih, ki se nato namenijo za projekt tretje razvojne osi.

Višje proračunske prihodke zaradi višje oziroma pozitivne gospodarske rasti je mogoče utemeljiti z dejstvom, da tako pravne kot tudi fizične osebe ustvarjajo več prihodkov, kar povzroči prestopanje v višje razrede obdavčitve, in posledično je pobranega več davka na dohodek fizičnih oseb (dohodnina) in davka na dobiček pri pravnih osebah. Višji zaslužki se lahko odrazijo tudi v povečanem povpraševanju in potrošnji, kar prinaša več dohodka iz naslova davka na dodano vrednost (DDV), država je lahko deležna višjih prihodkov iz naslova udeležbe na dobičku in izplačanih dividend, itd. Navedbe v tem poglavju o gospodarski rasti temeljijo na predpostavki, da se ne uvede novih davkov in da davčne stopnje ostanejo nespremenjene. Prav tako pa je pri izračunih učinkov pozitivne gospodarske rasti potrebno upoštevati tudi višjo rast proračunskih odhodkov. Razlog za rast odhodkov so predvsem pritiski na zviševanje rasti plač nemanjalnega (oziroma javnega) sektorja v primerjavi z menjalnim, itd.

²⁷ Gospodarska rast se meri s stopnjo rasti BDP (tržna vrednost vseh končnih proizvodov in storitev, ki jih je v enem letu ustvarilo gospodarstvo države), ki se izračuna v cenah izbranega leta.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Večji prihodki proračuna vplivajo pozitivno na to, da bi se njihov presežek nad odhodki lahko namenil za razvojne projekte, med katerimi je tudi projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi.

4.1.2.1.2. Sprememba drugih davčnih stopenj

V projektni nalogi je kot možen lastni vir financiranja izgradnje tretje razvojne osi omenjen »dvig drugih davčnih stopenj (npr. DDV) in namenska uporaba v času izgradnje objekta«. Ta besedna zveza pomeni, da se zaradi projekta celovitega razvoja tretje razvojne osi ne bi dodajalo nobenih novih davkov, temveč bi se uporabilo obstoječe davke, katerih stopnja bi se povečala, pridobljena sredstva z davki pa bi se namensko uporabila za omenjeni projekt. Namenska uporaba davkov bi pomenila, da bi se zbrana sredstva dodeljevala namensko projektu celovitega razvoja tretje razvojne osi in se ne bi razdeljevala običajno preko proračuna, kar pomeni, da ne bi smela iti v skupni proračun.

Država z davki omogoča delovanje tržnega gospodarstva, vendar pa uvedba davka na eno dobrino povzroči, da se razmerje cen dveh dobrin spremeni glede na razmerje njunih mejnih stroškov. S tem se gospodarstvo oddaljuje od Paretove optimalnosti, kar pomeni, da država preko davkov neposredno vpliva na dogajanje v gospodarstvu.

Poleg tega je dvig davčnih stopenj politično zelo nezaželeno orodje, saj vseskozi obstaja strah pred odzivom javnosti, ki je običajno negativen. V primeru dviga DDV bi bilo potrebno omenjeni dvig nekoliko kompenzirati oz. ublažiti z znižanjem davkov na katerem drugem področju – npr. pri davku na delo, kar bi v končnem izkupičku pomenilo, da se v proračunu ne bi zbralo več davkov. Na tem mestu je potrebno izpostaviti tudi to, da zaradi dogajanj v preteklih letih na področju spreminjanja davčne zakonodaje v Sloveniji ne bi bilo mogoče uvesti še dodatnih stopenj DDV na različne izdelke ali storitve (poleg obstoječih 8,5 in 20%).

Večina vlad si želi čim večje davčne prihodke, saj le-ti zagotavljajo večjo politično moč in več možnosti izpolnjevanja želja različnim interesnim skupinam. V tej želji običajno zvišujejo davčne stopnje in pričakujejo večje davčne prihodke, vendar velja, da lahko država z nižjimi davčnimi stopnjami pobere celo več davkov. Zvišanje davčne stopnje ne spodbuja gospodarskega razvoja in lahko se zgodi, da znižanje davčne stopnje poveča vlaganja, zaposlenost in gospodarsko rast, s tem pa se poveča davčna osnova in posledično davčni prihodki. Skupen vpliv na davčne prihodke obeh nasprotujočih si sil je zato pri spremembi davčne stopnje vedno neznanka, kar v ekonomski teoriji razlaga Lafferjeva krivulja, v skladu s katero ob davčni stopnji nič odstotkov ni davčnih prihodkov, ravno tako kot davčnih prihodkov tudi ni pri davčni stopnji sto odstotkov, saj takšno davčno okolje na gospodarstvo ne vpliva spodbudno, temveč celo povzroči, da ni ekonomske aktivnosti. Med tema dvema skrajnima davčnima stopnjama zato vedno obstajata davčni stopnji, ki prinašata enake davčne prihodke (visoka davčna stopnja na nizko davčno osnovo in nizka davčna stopnja na višjo davčno osnovo). Ta teorija ne razlaga, kaj se bo zgodilo z davčnimi prihodki, če se spremeni davčna stopnja, saj je to odvisno od tega, na kateri točki krivulje je trenutno davčni sistem, zato Lafferjeva krivulja sama po sebi ne priporoča znižanja davčne stopnje v vsakem primeru. V primeru visokih davčnih stopenj je možno, da dodatno povečanje davčne stopnje oklesti davčne prihodke, nižja davčna stopnja pa lahko poveča davčne prihodke. Glede na



Strukturni skladi EU v Sloveniji



primerjalno visoke davčne stopnje obstaja nevarnost, da je Sloveniji že na padajoči strani Lafferjeve krivulje, kar pomeni, da bi bilo potrebno ugotoviti, ali visoke davčne stopnje ne dušijo gospodarskega razvoja in ali ne bi davčna razbremenitev celo povečala davčnih prihodkov. Ker navedeno presega predviden obseg te študije, bomo v nadaljevanju pustili odprto vprašanje smeri potrebnih sprememb davčnih stopenj, čeprav smo naše mnenje o dvigu davčnih stopenj v tem delu že nakazali. V nadaljevanju bomo operirali zgolj s spremembami zbranih davkov.

4.1.2.1.3. Prerazporejanje sredstev med proračunskimi uporabniki

Pridobivanje dodatnih sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi je mogoče tudi s prerazporejanjem sredstev med proračunskimi uporabniki. Konkretno to pomeni, da bi se manj sredstev namenilo ostalim proračunskim uporabnikom oziroma drugim proračunskim postavkam in bi se ta sredstva namenila za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi.

Sredstva po proračunskih uporabnikih so razdeljena v procesu priprave in sprejemanja proračuna, prikazuje pa jih posebni del proračuna. Sredstva po proračunskih uporabnikih se tekom let običajno ne zmanjšujejo, temveč vsi uporabniki dobijo vsaj nominalno enako sredstev, kot so jih porabili prejšnje leto, saj proračunsko financiranje spodbuja zapravljanje. Vsak proračunski uporabnik ima vnaprej opredeljeno količino finančnih sredstev za vsako aktivnost. Če ga ne porabi v tekočem letu, so ta sredstva zanj izgubljena. Proračunski uporabnik je na ta način kaznovan trikrat: izgubi privarčevana sredstva, naslednje leto dobi manj sredstev in še kritiziran je, da je zahteval preveč. Javne institucije so zato spodbujane, da porabijo vse, kar jim je na voljo. Glede na to, da bi vsi proračunski uporabniki želeli imeti na razpolago čim več sredstev tudi v prihodnjem letu, obstaja velik interes, da se v tekočem letu črpa čim večji (oziroma celoten) delež dodeljenih sredstev.

Kljub temu bi bilo možno uporabiti prerazporejanje sredstev med proračunskimi uporabniki kot enega izmed možnih načinov zbiranja in zagotavljanja dodatnih sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Ob določenih predpostavkah in argumentih bi se s prerazporejanjem proračunskih sredstev lahko zbralo relativno hitro zadostno količino sredstev, vendar obstaja velika verjetnost, da se dodatna sredstva namenijo tudi drugim projektom in proračunskim uporabnikom. Tako je dejanska količina sredstev za tretjo razvojno os v končni fazi odvisna predvsem od pogajalskih moči posameznih resornih ministrstev in politične volje. Ta način zagotavljanja sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi povzroča tudi oportunitetne stroške zaradi neinvestiranja v projekte tistih proračunskih uporabnikov, ki bodo zaradi prerazporejanja ob določena sredstva.

4.1.2.1.4. Možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi z dodatnimi namenskimi sredstvi

Da bi bilo sploh možno približno izračunati potencialna sredstva, pridobljena z dodatnimi namenskimi sredstvi, pridobljenimi na podlagi spremenjenih davčnih stopenj, povečano gospodarsko rastjo in nenazadnje z dogovorjeno prerazdelitvijo presežkov prihodkov nad odhodki proračuna, ki bi bila na voljo za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi,



moramo postaviti kopico trdnih predpostavk. Pri določitvi vhodnih podatkov se bomo nanašali na podatke od leta 2001 do 2006. Vir teh podatkov sta Ministrstvo za finance in SURS.

Izračuni pridobivanja teh možnih dodatnih namenskih sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, temeljijo na naslednjih predpostavkah tako na strani proračunskih prihodkov kot na strani proračunskih odhodkov:

- Referenčno leto je proračunsko leto 2006.
- Razpoložljiva proračunska sredstva predstavljajo tekoči prihodki proračuna (davčni, nedavčni, kapitalski, transferni prihodki, prejete donacije, prejeta sredstva iz EU).
- Predvidena realna rast bruto domačega proizvoda (BDP) bo tudi v prihodnje znašala toliko, kolikor je v povprečju znašala v obravnavanem obdobju.
- Pri proračunskih prihodkih bomo upoštevali tekoče prihodke in njihovo rast po realni stopnji 3,8% na leto, kar je enako predvideni realni rasti bruto domačega proizvoda (BDP).
- Pri proračunskih odhodkih bomo upoštevali skupne odhodke proračuna. Le-te bomo nadalje razdelili na dva dela: »Proračunski odhodki za redno potrošnjo države« in »Sredstva na voljo za dodatne investicije države«.
- Proračunski odhodki za redno potrošnjo države rastejo po realni stopnji 2,3% na leto.
- Od trenutka, ko ob teh rasteh tekoči prihodki proračuna ujamejo skupne odhodke proračuna, so ti prihodki in odhodki vsako leto izenačeni.
- Sredstva za dodatne investicije so na voljo šele, ko tekoči proračunski prihodki prehitijo proračunske odhodke za redno potrošnjo države, oziroma ko je znesek sredstev na voljo za dodatne investicije države v danem letu pozitiven. Leta, ko so zneski teh sredstev negativni, se ne upoštevajo.
- Dodatna sredstva se za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi na način prerazporejanja med proračunskimi uporabniki namenijo, ko tekoči prihodki proračuna presežejo proračunske odhodke (tekoči odhodki, tekoči transferi, investicijski odhodki in investicijski transferi, plačila sredstev v proračun EU), pri čemer se mora ohraniti enak nivo kakovosti storitev.
- Presežek prihodkov nad odhodki proračuna (proračunski presežek) v bilanci prihodkov in odhodkov je podlaga za prerazporeditev sredstev med proračunskimi uporabniki.
- Izračuni temeljijo na realnih stopnjah rasti BDP, kar pomeni, da je vpliv inflacije zanemarljiv.

Smiselnost navedenih predpostavk bomo v nadaljevanju še dodatno obrazložili.

Za Slovenijo kažejo podatki od leta 2001 do leta 2006 povprečno 3,8% realno rast BDP na leto, medtem ko so se realni tekoči prihodki proračuna (upoštevali smo tekoče prihodke, ker med preostale prihodke spadajo predvsem sredstva od prodaje premoženja in EU sredstva, ki bodo preučena v nadaljnjih poglavjih, poleg tega pa za premoženje velja, da ga ne moreš v neskončnost prodajati, EU sredstva pa se čez čas manjšajo) večali za 4,3% na leto (vir:



Strukturni skladi EU v Sloveniji



MF, lastni izračuni). Ob predpostavki, da bo država v prihodnosti želela obdržati stabilno razmerje med javno in privatno potrošnjo, predvidimo, da bodo tekoči prihodki proračuna v prihodnosti rasli z enako realno stopnjo kot BDP, torej 3,8% na leto. Skozi celoten izračun bomo uporabljali le realne rasti sredstev, kar pomeni da bomo inflacijo zanemarili oziroma jo enačili z 0.

Na drugi strani pa je potrebno upoštevati, da bodo rasli tudi proračunski odhodki, saj od gospodarske rasti pričakujejo delež vsi subjekti v državi (gospodinjstva, podjetja in javni sektor). Teoretično bi se vsa sredstva pridobljena skozi gospodarsko rast lahko namenila za razvojne investicije, vendar pa je bolj realna predpostavka, da bodo gospodinjstva in posledično tudi javni sektor, zahtevali delež tudi za tekočo potrošnjo, oziroma tekočo rast življenjske ravni (primer: z gospodarsko rastjo spodbujene večje plače v privatnem sektorju povzročijo zahteve po povečanju plač tudi v javnem sektorju, zahteve nezaposlenih po večjih nadomestilih, itd; večja blaginja, omogočena z gospodarsko rastjo, zajema tudi omogočanje boljših in posledično dražjih storitev države, večjih socialnih izdatkov, itd.; države z višjim BDP na prebivalca plačujejo več v proračun EU). Naprej lahko torej prihodnje proračunske odhodke razdelimo na dva dela – za redno potrošnjo države, ki bo zagotavljala enak standard rasti na vseh področjih (naprej jih bomo imenovali »Proračunski odhodki za redno potrošnjo države«) in na dodatna sredstva, s katerimi bo lahko država pospeševala razvoj določenih področij oziroma izvedbo določenih projektov (naprej jih bomo imenovali »Sredstva na voljo za dodatne investicije države«).

Rast proračunskih odhodkov za redno potrošnjo države bomo predvideli iz realne rasti povprečne bruto mesečne plače na zaposleno osebo pri pravnih osebah. Ta je od leta 2001 do 2006 znašala 2,3% na leto (vir: SURS, lastni izračuni). Uporaba te postavke se nam zdi smiselna, ker dobro odraža rast življenjskega standarda. Rast standarda pa se pričakuje tudi od storitev, ki jih financira država.

Za izračun odhodkov iz proračuna bomo uporabili skupne odhodke proračuna v bilanci prihodkov in odhodkov. Skupne odhodke proračuna v bilanci prihodkov in odhodkov sestavljajo tekoči odhodki (velik del teh predstavljajo plače zaposlenih v državni upravi in s plačami povezani stroški), tekoči transferi (so daleč največja postavka proračunskih odhodkov), investicijski odhodki, investicijski transferi in plačila sredstev v proračun EU, katerih velika večina bi se morala z gospodarsko rastjo povečati, zato je njihova uporaba v našem izračunu upravičena.

Tu moramo nato postaviti še eno predpostavko in sicer, da naj bi bili tekoči prihodki proračuna enaki skupnim odhodkom proračuna v bilanci prihodkov in odhodkov. To bi pomenilo, ob ohranjanju trenutnega premoženja države in zanemarljivih prihodkih iz donacij, transfernih prihodkov in EU sredstev, da bi bili javnofinančni prihodki enaki javnofinančnim odhodkom, oziroma da bi bila bilanca prihodkov in odhodkov v ravnovesju. To bo veljalo od trenutka, ko tekoči proračunski prihodki ujamejo proračunske odhodke za redno potrošnjo države, saj predpostavljamo nenehno rast teh odhodkov.

Ob rasti tekočih dohodkov proračuna 3,8% na leto in rasti odhodkov za redno potrošnjo države, ki bo zagotavljala enak standard rasti na vseh področjih, za 2,3%, torej ostanejo še dodatna sredstva iz naslova gospodarske rasti, ki bi jih proračun lahko razporedil za dodatne



Strukturni skladi EU v Sloveniji



investicije, med katere sodi tudi tretja razvojna os. Izračun teh sredstev prikazuje spodnja tabela (zneski so v milijonih €, referenčni podatki so iz leta 2006, inflacija ni všteta).

Leto	Tekoči proračunski prihodki	Proračunski odhodki za redno potrošnjo države	Sredstva na voljo za dodatne investicije države
2008	7.573	7.989	-416
2009	7.861	8.172	-311
2010	8.160	8.359	-199
2011	8.470	8.550	-80
2012	8.792	8.746	46
2013	9.126	8.946	180
2014	9.473	9.151	322
2015	9.833	9.360	472
2016	10.206	9.575	632
2017	10.594	9.794	800
2018	10.997	10.018	979
2019	11.415	10.247	1.167
2020	11.848	10.482	1.366
2021	12.299	10.722	1.576
2022	12.766	10.968	1.798
2023	13.251	11.219	2.032
2024	13.755	11.476	2.278
2025	14.277	11.739	2.538
2026	14.820	12.008	2.812
2027	15.383	12.283	3.100
2028	15.967	12.565	3.403
2029	16.574	12.853	3.721

Tabela 8: Izračun sredstev na voljo za dodatne investicije države (Vir: *BILTEN JAVNIH FINANC LETNIK IX, ŠT. 6, Junij 2007, lastni izračuni*)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Torej ob danih predpostavkah bi v prvem koraku (tretji stolpec) vsi proračunski uporabniki dosegli relativno enak višji nivo storitev (odhodki vseh bi se vsako leto realno zvišali za 2,3%). Dodatni razvoj po uporabnikih pa bi določala razdelitev sredstev, ki bi bila na voljo za dodatne investicije države (četrti stolpec). Z dodatnim financiranjem iz teh virov bi se lahko neko področje v državi (npr. zdravstvo, socialni izdatki, promet, itd.) še posebej razvijalo. Na takem področju bi torej lahko izvedli več projektov.

V letih od 2008 do 2011 lahko vidimo, da še vedno obstaja javnofinančni deficit, saj je predpostavka, da je rast redne potrošnje države, ki omogoča enako rast standarda javnih storitev, fiksna in je večja rast proračunskih prihodkov, gledano iz izhodiščnega leta 2006, ne more ujeti. Nato, z letom 2012, pa že pridemo do tega, da se lahko višek prihodkov proračuna investira oziroma nameni za dodaten razvoj ali pa odplačuje dolgove, ki so nastali v prejšnjih obdobjih. Teoretično bi lahko 1.316 milijonov €, potrebnih za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, pod temi predpostavkami in če bi bila vsa dodatna sredstva na voljo za ta namen, priskrbeli že med leti od 2012 do 2016.

Tu je potrebno poudariti, da je gornji izračun le ocena glede na trenutne kazalce (podatki od 2001 do 2006). Realno gibanje upoštevanih postavk bo v prihodnosti sigurno drugačno, vendar pa izračun vseeno predstavlja neko oceno in koncept dolgoročnega upravljanja s proračunom.

Naše predpostavke so realno gledano šibke na več področjih. Rast gospodarstva bo lahko v prihodnosti manjša ali večja, kar bi prineslo drugačno povečanje razpoložljivih sredstev. Del sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi bi lahko zbrali tudi znotraj proračunskih odhodkov za redno potrošnjo države in sicer pri redni rasti sredstev Ministrstva za promet. Tudi proračunski odhodki lahko rastejo z višjo stopnjo, če prebivalci zahtevajo večjo realno rast svojih dohodkov. Davčne stopnje se lahko v prihodnosti dvignejo ali znižajo, kar ima lahko različne posledice na proračunske prihodke. Tudi predpostavka o javnofinančnem ravnovesju verjetno ni povsem realna, saj ima Slovenija že nekaj časa deficit, ki ga bo težko v tako kratkem času obvladala. Ob deficitu bi lahko za dodatne investicije v tem obdobju sicer namenili še več sredstev, kar bi bilo z vidika investicije v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi pozitivno. Je pa doseganje proračunskega ravnovesja dolgoročno cilj vsake države, k čemur bi morala stremeti tudi Slovenija, kar to predpostavko podpira.

Izračuni, narejeni na podlagi prej navedenih predpostavk, pokažejo, da bi do dodatnih sredstev, ki bi jih bilo možno prerazporejati med proračunskimi uporabniki, lahko prišli prvič šele v letu 2012. Presežek proračunskih prihodkov nad proračunskimi odhodki bi se lahko dodelil proračunskim uporabnikom oziroma projektom, ki so ocenjeni kot prioritetni. Seznam prioriternih projektov je mogoče najti v Resoluciji, kjer je tretja razvojna os umeščena v peto prioriteto SRS, pod projekt Modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh. Tudi na tem argumentu lahko Ministrstvo za promet, kot odgovorno za gradnjo cest, gradi strategijo pridobivanja dodatnih proračunskih sredstev za tretjo razvojno os.

Iz dodatnih presežkov proračunskih prihodkov nad proračunskimi odhodki, ki jih bo omogočala predvidena rast gospodarstva ob morebitni spremembi davčnih stopenj, bi bilo torej mogoče financirati veliko dodatnih investicij. Tudi za pokritje investicije v izgradnjo



Strukturni skladi EU v Sloveniji



koridorja tretje razvojne osi bi iz tega naslova lahko prišlo dovolj sredstev. Vendar pa je potrebno upoštevati, da bi bila sredstva za dodatne investicije države namenjena za vse dodatne investicije vseh proračunskih uporabnikov in ne le za tretjo razvojno os. Količina sredstev, ki bi bila namenjena za izvedbo tega projekta, bi bila odvisna od politične volje in političnih odločitev.

Spodnja tabela prikazuje možne zneske sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi ob različnih političnih preferencah (podatki so v milijonih €).

Leto	Sredstva na voljo za dodatne investicije države	1% delež sredstev za 3. RO	5% delež sredstev za 3. RO	10% delež sredstev za 3. RO	20% delež sredstev za 3. RO
2012	46	0,5	2,3	4,6	9,2
2013	180	1,8	9,0	18,0	36,0
2014	322	3,2	16,1	32,2	64,4
2015	472	4,7	23,6	47,2	94,5
2016	632	6,3	31,6	63,2	126,3
2017	800	8,0	40,0	80,0	160,1
2018	979	9,8	48,9	97,9	195,7
2019	1.167	11,7	58,4	116,7	233,4
2020	1.366	13,7	68,3	136,6	273,2
2021	1.576	15,8	78,8	157,6	315,3
2022	1.798	18,0	89,9	179,8	359,6
2023	2.032	20,3	101,6	203,2	406,4
2024	2.278	22,8	113,9	227,8	455,7
2025	2.538	25,4	126,9	253,8	507,6
2026	2.812	28,1	140,6	281,2	562,3
2027	3.100	31,0	155,0	310,0	619,9
2028	3.403	34,0	170,1	340,3	680,5
2029	3.721	37,2	186,1	372,1	744,3
SKUPAJ	29.222	292	1.461	2.922	5.844,4



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tabela 9: Sredstva na voljo za izvedbo projekta »Cestna povezava 3. razvojna os«, ob različnih političnih preferencah

Iz tega naslova bi se ob danih predpostavkah lahko črpalo sredstva šele z letom 2012. Iz tabele lahko razberemo, da bi ob namenjanju 5% vseh sredstev, ki bi bila na voljo za dodatne investicije države, zbrali dovolj potrebnih virov za izgradnjo tretje razvojne osi. Projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi je finančno zelo velik in zahteven projekt, zato bi za njegovo izvedbo Ministrstvo za promet moralo v bodoče namenjati zelo velik del vseh sredstev, ki bi bila na voljo za dodatne investicije.

Ob financiranju izključno iz tega naslova bi večji del sredstev bil na voljo šele zadnja leta gradnje, kar pomeni, da bi bila večina cestne povezave zgrajena zelo pozno, s tem pa bi tudi pozitivni učinki (razvoj regije, ki je cilj projekta), prišli bolj pozno.

Dobljeni izračun daje tudi veliko podporo prelaganju časa financiranja – zadolževanju ali "shadow tollingu", saj bi bilo pod danimi predpostavkami to preko gospodarske rasti veliko lažje financirati.

4.1.2.2. Zadolževanje proračuna

Zadolževanje proračuna je še eden od možnih načinov, da se zagotovijo sredstva za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Pogoje zadolževanja države določa 81. člen ZJF, ki določa da se država lahko zadolžuje doma in v tujini v obsegu, ki ga določa zakon.

V skladu s 84. členom ZJF se zadolževanje za financiranje izvrševanja državnega proračuna in za upravljanje z državnim dolgom v posameznem proračunskem letu izvaja na podlagi programa financiranja, ki ga sprejme vlada. Program financiranja je temeljni operativni dokument za izvajanje financiranja državnega proračuna in transakcij upravljanja z državnim dolgom, katerega vsebina temelji na strateških ciljih optimizacije valutne, rokovne in obrestne strukture državnega dolga in obvladovanja rizikov portfelja državnega dolga (v skladu z 82. in 84. členom ZJF).

ZJF definira zadolževanje države kot »*črpanje posojila ali izdajo vrednostnega papirja za financiranje primanjkljaja in za odplačilo glavnice dolga*«, likvidnostno zadolževanje pa kot »*črpanje kratkoročnega posojila ali izdajo kratkoročnega vrednostnega papirja za financiranje začasnega primanjkljaja denarnih sredstev, ki je posledica neusklajenega gibanja prejemkov in izdatkov proračuna*«.

Ekonomsko gledano je smiselnost zadolževanja zelo preprosta: če so koristi od investiranja z zadolževanjem zbranih sredstev, večje od stroškov odplačevanja dolga, se zadolževanje splača. Države se zadolžujejo, da omogočijo popolno izvajanje državnega proračuna, če ocenijo, da bodo dodatno uporabljena sredstva, ki jih z rednim poslovanjem ne morejo priskrbeti, prinesla veliko koristi za narodno gospodarstvo. Bilančno gledano, se zadolževanje proračuna uporablja za kritje presežkov odhodkov nad prihodki v bilanci prihodkov in odhodkov, presežkov izdatkov nad prejemki v računu finančnih terjatev in naložb ter odplačilo dolgov v računu financiranja.



Pooblastilo vladi za najem posojil mora biti dano v zakonski obliki (149. člen Ustave). Pri posojilih ločimo tista, ki so potrebna za pokritje odhodkov, in tista, ki pokrijejo nihanja v dotoku denarja. V prvem primeru gre za nove zadolžitve, ker prihodki ne pokrijejo vseh obveznosti, ki izrecno izhajajo iz zakonov, posojila pa smejo biti le izjemoma najeta za druge potrebe, s katerimi se preprečuje rušenje nacionalnega gospodarskega ravnotežja. Take izjeme lahko opredeli le Državni zbor, ki se v tem primeru poslužuje tudi strokovnih skupin in analiz centralne banke. V drugem primeru pa gre za najemanje posojil z namenom, da se zagotovi dodatna likvidnost in odpravijo posledice nihanj v prihodkih.

4.1.2.2.1. Zadolževanje proračuna Republike Slovenije v preteklosti

Republika Slovenija se je v preteklosti zadolževala na več načinov. Najpogosteje uporabljen način je bil z izdajanjem obveznic:

- Za sanacijo bank - v zameno za slabe terjatve so banke med 1992-1993 dobile državne obveznice v vrednosti 2.200 mio DEM.
- Za neizplačane devizne vloge so banke leta 1993 dobile obveznice v skupni vrednosti okoli 940 mio DEM, v zameno za terjatve slovenskih bank do Narodne banke Jugoslavije.
- Za izplačane devizne vloge v višini okrog 540 mio DEM - obveznice so dobile tiste banke, ki so že izplačale del deviznih deponiranih vlog, sicer bi morale terjatve do Narodne banke Jugoslavije odpisati v breme lastnega kapitala.
- Za prestrukturiranje gospodarstva (obveznice z oznako RS-1) in za zagotovitev sredstev za pospeševanje izvoza (obveznice z oznako RS-2). Obveznice RS-1 so bile na voljo v prosti prodaji, in sicer v skupni vrednosti okrog 200 mio DEM, medtem ko so bile obveznice RS-2, v vrednosti 220 mio DEM, neposredno dodeljene podjetjem.

Poleg izdajanja obveznic se je Republika Slovenija v preteklosti zadolžila tudi:

- S prevzemom dolga večjih podjetij, s čimer je postala solastnik podjetij (Slovenske železarne, Splošna plovba, itd).
- Z dajanjem poroštev za odplačilo starih posojil in poroštev za najetje novih posojil (TAM, elektrogospodarstvo, itd).

Slovenija je prevzela tudi ves alocirani in dogovorjeni del nealociranega dolga nekdanje skupne države:

- Dolg do držav članic Pariškega kluba (488 mio USD, načelno prevzet l. 1995).
- Dolg do članic Londonskega kluba (822 mio USD, prevzet leta 1996).

Za dobršen del dolga RS ni končni dolžnik, temveč so končni dolžniki različna slovenska podjetja in banke, ki plačujejo obresti in glavnico, kar ne bremeni državnega proračuna neposredno.

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURS) je konec leta 2006 konsolidirani dolg Slovenije znašal 8.276 mio € oziroma 27,8% BDP.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



4.1.2.2.2. Možni načini zadolževanja proračuna za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi

Zadolževanje države za financiranje projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi mora biti usklajeno s širšo nacionalno strategijo zadolževanja (dodatnega financiranja) proračuna. Struktura instrumentov in dinamika zadolževanja države izhaja iz njenih strateških ciljev in načel upravljanja z državnim dolgom, po katerih je potrebno uskladiti cilje dolgoročno čim nižjega stroška in pravočasnosti zadolževanja z rokovno strukturo, ki zagotavlja primerno raven tveganja refinanciranja dolga ter z valutno in obrestno strukturo, ki zagotavlja čim manjšo izpostavljenost tržnim tveganjem. V primeru Slovenije mora struktura instrumentov izhajati tudi iz potreb po zahtevah izpolnjevanja t.i. maastrichtskega kriterija višine dolgoročne obrestne mere²⁸ (dolgoročne obrestne mere ne smejo presegati povprečja obrestnih mer treh držav članic z najnižjo stopnjo inflacije za več kot dve odstotni točki) ter potreb po zagotavljanju ravni likvidnosti državnih obveznic, primerljivo likvidnosti državnih vrednostnih papirjev ostalih držav članic EMU. Hkrati je potrebno slediti operativnemu cilju pravočasne zagotovitve nemotenega financiranja potreb državnega proračuna.

Država se lahko zadolži na naslednje načine, in sicer:

- z izdajanjem vrednostnih papirjev - zakladne menice,
- z izdajanjem vrednostnih papirjev – obveznice,
- z najemanjem posojil.

V nadaljevanju so predstavljeni naštetni načini zadolževanja.

IZDAJANJE ZAKLADNIH MENIC

Zakladne menice so nematerializirani, serijski, imenski, prenosljivi vrednostni papirji z dospelostjo treh, šestih ali dvanajstih mesecev (z letom 2007 se na primarnem trgu ponujajo le še zakladne menice z ročnostjo treh in šestih mesecev, medtem ko so dvanajst mesečne zakladne menice ukinjene). Izdajajo se v apoenih po 1.000 €, nominalna vrednost posamezne razpisane emisije pa je odvisna od vsakokratne odločitve izdajatelja. Zakladne menice so diskontirani vrednostni papirji, kar pomeni da vlagatelji ob izdaji plačajo diskontirani znesek, izdajatelj pa jim ob zapadlosti plača nominalno vrednost.

Naložba v zakladne menice predstavlja zelo varno naložbo, saj za izplačilo vseh obveznosti jamči Republika Slovenija. So tudi zelo likviden vrednostni papir, z možnostjo dnevnega trgovanja (nakupov in prodaje) na sekundarnem trgu vrednostnih papirjev. Imetniki

²⁸ Ostali t.i. maastrichtski kriteriji so še nizka stopnja inflacije (le-ta ne sme presegati več kot 1,5 odstotne točke povprečne stopnje inflacije treh držav članic, ki so dosegle najboljše rezultate glede stabilnosti cen), stabilni tečaji valut (kriterij velja do prevzema evra kot nacionalne valute, in sicer gre za spoštovanje mej nihanja plus ali minus 15 odstotnih točk predvidenih z mehanizmom deviznih tečajev ERMII), vzdržni položaj javnih financ (javno-finančni primanjkljaj ne sme presegati 3% BDP, javni dolg pa ne sme presegati 60% BDP) in skladnost pravnih redov držav članic.



zakladnih menic so lahko tako pravne kot fizične osebe, ki podajajo naročila za vpis pri primarnih vpisnikih za državne vrednostne papirje.

Z izdajanjem zakladnih menic država predvsem poskrbi za kratkoročno financiranje proračuna. Primarni cilj kratkoročnega zadolževanja je uravnavanje likvidnostnih nihanj, ki so posledica neusklajenega gibanja prilivov in odlivov proračuna in premostitev obdobj med izvršitvijo posameznih dolgoročnih zadolžitev na domačem in tujem trgu. Namenjeno pa je tudi financiranju dela tekočega proračunskega primanjkljaja ter obnavljanju kratkoročne zadolžitve, ki je potrebna za razvoj domačega denarnega trga.

Za financiranje tako dolgega projekta kot je projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi bi bilo potrebnih veliko izdaj zakladnih menic, čemur primerno bi bili tudi stroški z izdajami relativno visoki. Zadolževanje z izdajo zakladnih menic za namen izgradnje cestne infrastrukture je tako ocenjen kot neprimeren način.

IZDAJANJE OBVEZNIC

Obveznice so dolgoročni dolžniški vrednostni papirji, s katerimi izdajatelj pridobijo potrebna finančna sredstva. Cene obveznic se gibljejo bolj predvidljivo od cen delnic in normalno prinašajo nekoliko nižji donos. Obveznice izdajajo podjetja, banke in država in imajo zelo različno dospelost, od dveh do več kot dvajsetih let. Vlagatelj v obveznice ima zagotovljeno vrnitev glavnice (razen ob stečaju oziroma nelikvidnosti izdajatelja), upravičen pa je tudi do obresti, ki se ponavadi izplačujejo četrtno, polletno ali letno. Trgovanje z obveznicami poteka tudi na sekundarnem trgu vrednostnih papirjev (trgu uradnih vzdrževalcev aktivnosti) oziroma na za investitorje manj ugodnem borznem trgu.

Najpogostejša razloga za izdajo obveznic sta za refinanciranje obstoječega dolga (zamenjava dragega dolga s cenejšim ali zamenjava kratkoročnega z dolgoročnim dolgom) in financiranje obsežnih razvojnih ali finančnih projektov.

Osnovne prednosti obveznic pred drugimi oblikami zadolževanja (vir: <http://www.nlb.si/cgi-bin/nlbweb.exe?doc=13401&SeS=66249721912718-116653113>):

- omogočajo zadolževanje v večjem znesku in z daljšo ročnostjo,
- izdajatelju omogočajo kasnejše izplačevanje obveznosti (izplačilo glavnice šele ob dospelosti),
- omogočajo zadolževanje brez omejujočih klavzul glede bodočega poslovanja in zahtevane višine posameznih kazalcev poslovanja,
- zadolževanje z obveznicami je lahko cenovno primerljivo z najemanjem posojil,
- manjša dolžniška odvisnost od bank ter večja prilagodljivost celotnega dolga,
- obveznica je likviden finančni instrument, s katerim se trguje na organiziranem trgu, kar prinaša nekatere prednosti tako izdajatelju kot investitorjem.

Obveznice Republike Slovenije izdaja država in sicer z namenom financiranja državnega proračuna in upravljanja z državnim dolgom. Obveznice se lahko izdajo preko avkcij ali s sindiciranjem.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Značilnosti obveznic Republike Slovenije ([vir: http://www.skb.si/podj/nal-obveznice.html](http://www.skb.si/podj/nal-obveznice.html)):

- imenski, nematerializiran vrednostni papir, ki ga izdaja Republika Slovenija in se vpiše v centralni register vrednostnih papirjev pri Klirinško depotni družbi (KDD),
- ročnosti - pet in deset letne obveznice,
- izdajajo se v eni ali več emisijah na avkcijah,
- prodajna cena obveznice je različna glede na cene posameznih sprejetih ponudb na avkciji,
- možnost sodelovanja na primarni avkciji prek pooblaščenih vpisnikov,
- možnost dnevnega nakupa ali prodaje na sekundarnem trgu vrednostnih papirjev,
- za izplačilo jamči Republika Slovenija.

Izdajanje obveznic s strani države tudi pozitivno vpliva na trg kapitala in bodoče tovrstno zadolževanje s strani države. Ob tem se namreč lahko pojavijo naslednji ugodni vplivi:

- možnosti neinflacijskega financiranja proračunskih primanjkljajev in zadolževanja v tujih valutah, s čimer se izogne valutnim tveganjem,
- razvoj trga dolgoročnih državnih vrednostnih papirjev omogoča izoblikovanje referenčnih donosov in s tem oblikovanje transparentnih cen ter stroškov zadolževanja države,
- mobilizacija domačega varčevanja,
- izdajanje obveznic s strani države lahko služi tudi kot instrument upravljanja z likvidnostjo institucionalnim investitorjem ter podjetjem,
- možnost dolgoročnega in cenejšega financiranja proračuna tudi zaradi možnosti odkupa pred dospeljem, kar državi omogoča sprotno uravnavanje zadolženosti ter špekuliranje s ceno zadolžitve (obrestno mero).

Skratka, razvoj trga državnih vrednostnih papirjev vodi do večje likvidnosti državnih vrednostnih papirjev, kar povečuje povpraševanje po njih, zvišuje cene državnih vrednostnih papirjev in posledično niža stroške proračunskega financiranja. Zato je ta oblika zadolževanja bolj primerna za izvedbo projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi v primerjavi z izdajo zakladnih menic. Za financiranje projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi je primerno zadolževanje z izdajo tako pet kot deset letnih obveznic.

NAJEMANJE POSOJIL

Tretji možen način zadolževanja je najem posojil. Država lahko najame posojila tako na domačem kot na tujem trgu, pri čemer so lahko posojilodajalci različne organizacije.

Doma lahko država najame posojila pri Banki Slovenije, poslovnih bankah, drugih finančnih institucijah in drugih domačih posojilodajalcih. Prav tako jih lahko najame tudi v tujini, in sicer pri mednarodnih finančnih institucijah, tujih vladah, tujih poslovnih bankah ali finančnih institucijah. Pri najemanju posojil se v zadnjem času država vedno bolj opira na domače posojilodajalce, pri čemer je največji delež najetih posojil pri poslovnih bankah.



Pregled stanja zadolženosti države konec leta 2006 iz naslova najemanja posojil doma in v tujini pokaže, da je ta znašala dobrih 70 mio €. Od tega je znašalo zadolževanje z najemom posojil pri domačih poslovnih bankah nekaj manj kot 62 mio €, pri mednarodnih finančnih institucijah pa dobrih 8,5 mio €. Ostale možnosti najemanja posojil niso bile izkoriščene. Iz navedenega sledi, da je delež domačega zadolževanja občutno višji od zadolževanja v tujini.

Od tujih posojilodajalcev sta najpomembnejši instituciji Evropska investicijska banka²⁹ (v nadaljevanju: EIB) in Evropska banka za obnovo in razvoj³⁰ (v nadaljevanju: EBRD). S slednjima ima Slovenija tudi že precej izkušenj pri financiranju projektov za izgradnjo cestne infrastrukture.

Tako je bilo v obdobju od osamosvojitve in do konca leta 2006 s sredstvi EIB sofinanciranih kar 8 projektov. Podroben pregled projektov je predstavljen v spodnji tabeli.

Leto podpisa pogodbe o najemu posojila	Naziv projekta	Višina posojila
1994	Izgradnja treh odsekov avtoceste Ljubljana – Celje vzhod - zahod	28 mio €
1995	Izgradnja treh odsekov avtoceste Ljubljana – Celje vzhod - zahod	32 mio €
1996	Izgradnja treh odsekov avtoceste Ljubljana – Celje vzhod - zahod	30 mio €
1998	Izgradnja odseka med Šentjakobom in Blagovico	130 mio €
1999	Izgradnja odseka med Kozino in Srminom na V. trans-evropskem prometnem koridorju	160 mio €
2002	Izgradnja 37 km ceste na X. pan-evropskem koridorju med Ljubljano in Zagrebom	120 mio €
2004	Izgradnja cestnih odsekov na X. koridorju med mejo z Avstrijo in Hrvaško	110 mio €
2005	Izgradnja 36 km cestnega odseka, ki povezuje Maribor in mejo z	250 mio €

²⁹ Evropska investicijska banka je neprofitna organizacija s sedežem v Luksemburgu, ki se financira s posojanjem na finančnih trgih in sredstvi, ki jih zagotovijo njeni delničarji, ki so države članice Evropske unije (delež posamezne države članice v banki je odvisen oziroma pogojen z njeno gospodarsko močjo v EU). Ustanovljena je bila z namenom podpore uravnoteženemu in nemotenemu razvoju skupnega trga, predvsem s financiranjem ključnih in razvojno naravnanih projektov.

³⁰ EBRD je bila ustanovljena (leta 1991) z namenom podpore tranzicijskemu procesu nekdanjih centralno-planskih gospodarstev. Danes ima EBRD 63 članic, od tega 61 držav ter dve instituciji (EU in EIB). Države članice EBRD so praktično vse pomembnejše svetovne države, od držav članic EU do drugih vodilnih gospodarskih sil na čelu z Združenimi državami Amerike (Slovenija je postala polnopravna članica leta 1992). Namen EBRD je pomoč državam v tranziciji pri prehodu v demokratično ureditev in tržno gospodarstvo. Kot glavni cilj pa si je zadala financiranje in pospeševanje razvoja privatnega sektorja in podjetniške iniciative.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



	Madžarsko	
2006	Izgradnja petih novih avtocestnih odsekov	300 mio €
Skupaj		1.160 mio €

Tabela 10: Pregled sofinanciranih projektov v Sloveniji s sredstvi EIB (Vir: Evropska investicijska banka)

Iz zgornje tabele je razvidno, da je Slovenija do konca leta 2006 prejela posojila v višini 1.160 mio € s strani EIB za sofinanciranje nacionalnega programa izgradnje avtocest. Gre za posojila najeta s strani DARS-a, pri katerih država nastopa v vlogi poroka. Pri večini posojil pa je predvidena doba vračila 20 let.

Z najemom posojil pri EBRD namenjenih izgradnji cest pa sta bila sofinancirana dva projekta. V obeh primerih je šlo za posodobitev avtocestnega koridorja, ki povezuje vzhodno in zahodno Slovenijo. Posojili v skupni višini 44.824.000 € sta bili najeti v letu 1994, z garancijo države pa jih je najel DARS. (vir: <http://www.ebrd.com/country/country/slovenia/sign.pdf>)

Možnosti sofinanciranja izgradnje tretje razvojne osi s sredstvi s strani EIB in EBRD sicer obstajajo, vendar dosedanja praksa v zvezi z izgradnjo cestne infrastrukture kaže, da je vloga države predvsem pri zagotavljanju poroštev, medtem ko posojila dejansko najema koncesionar (do sedaj je to vlogo prevzemal DARS). Zato je pri bodočem najemanju posojil potrebno upoštevati predvsem zmožnosti DARS-a in države v vlogi poroka pri vračanju najetih posojil.

V zvezi z najemom posojil pri EBRD je potrebno upoštevati še dodaten dejavnik oziroma omejitev. Iz Strategije za Slovenijo, ki jo je EBRD (Svet direktorjev EBRD) potrdil novembra 2006 sledi, da bo investicijska aktivnost EBRD v bodoče precej selektivna, kar pomeni sofinanciranje določenih energetskega projekta, nadaljevanje s financiranjem majhnih in srednje velikih podjetij ter finančnega sektorja in sodelovanje pri privatizaciji, konsolidaciji ter prestrukturiranju bančnega sektorja. Razlogi za selektivnost investicijskih aktivnosti EBRD so predvsem naslednji:

- Slovenija dosega najvišji BDP na prebivalca med vsemi državami, v katerih se EBRD vključuje v poslovanje.
- Slovenija ima relativno trdno gospodarsko rast z nizko stopnjo inflacije.
- Slovenija je prva država Srednje Evrope in Baltika (regijsko umeščanje Slovenije s strani EBRD), ki je s 1.1.2007 prevzela evro.

Zaradi zgoraj navedenih razlogov je ocena EBRD, da lahko Slovenija zaradi svoje gospodarske uspešnosti in stabilnosti, pridobiva različne vire financiranja in ima dostop tudi do mednarodnih finančnih trgov kapitala, zato resno računanje na sredstva EBRD za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi ni realno. Pomoč s strani EBRD je dejansko skoncentrirana na ozek segment pomoči zasebnemu sektorju pri vključevanju v razvoj infrastrukture.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Možnosti najemanja posojil bodisi doma bodisi v tujini za izvedbo projekta izgradnja tretje razvojne osi obstajajo, pri čemer se mora država obnašati odgovorno in iztržiti kar najboljše pogoje, to je čim nižjo obrestno mero ob ustreznem terminskem odplačevanju dolga.

IZBIRA METODE ZADOLŽEVANJA

Splošni trend gibanja dolga Slovenije izraža preusmerjanje državnega sektorja od zadolževanja na podlagi tradicionalnih bančnih produktov k pridobivanju virov z izdajanjem vrednostnih papirjev. Z vstopom v EMU se je Slovenija vključila v skupni evropski finančni trg katerega pomemben del predstavlja trg državnih vrednostnih papirjev. Nadaljnja integracija trga državnih vrednostnih papirjev in s tem tudi celotnega finančnega sistema v skupni evropski finančni trg zagotavlja strukturo trga slovenskih državnih vrednostnih papirjev, primerljivo drugim državam članicam EMU in s tem doseganje cene vrednostnih papirjev in stroškov zadolževanja države, ki so primerljivi z oceno kreditnega tveganja Slovenije. To, poleg drugih prednostih obveznic, ki smo jih zgoraj opisali, pomeni, da je najbolj primerna oblika financiranja projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi z zadolževanjem, izdaja državnih obveznic. To potrjuje tudi struktura dolga Slovenije, ki je prikazana v spodnji tabeli.

Notranji dolg	7.415,6	Zunanji dolg	3.379,0	Skupaj	10.794,6	Delež
Kredit	472,6	Kredit	249,3	Kredit	721,9	6,7%
Obveznice	6.943,0	Obveznice	3.129,7	Obveznice	10.072,7	93,3%

Tabela 11: Dolg centralne države po instrumentih na dan 31.03.2007 v mio USD (Vir: MF (http://www.mf.gov.si/slov/tekgib/vl_dolg.htm))

OCENA STROŠKOV FINANCIRANJA (OBRESTNIH MER) OBVEZNIC

Stroški financiranja oziroma obrestne mere so odvisne predvsem od tveganosti posojila. Tveganje pa je določeno glede na kreditno sposobnost posojilojemalca. Ocenitev kreditne sposobnosti oziroma rating države je ocena tveganja njenega javnega dolga oziroma ocena plačilne sposobnosti. Tovrstne ocene tveganja podeljujejo mednarodne agencije za ocenjevanje kreditne sposobnosti, med katerimi so najbolj znane Standard and Poors, Moody's in Fitch. Ocene plačilne sposobnosti za dolgoročne obveznosti so izražene s črkovnimi oznakami in dodatnimi stopnjami. Spodnja tabela prikazuje rating Slovenije, na podlagi ocen prej navedenih rating agencij (podatki se nanašajo na sredo leta 2006).

Rating agencija	Rating slovenske države
Standard and Poor's	AA
Moody's	Aa2
Fitch	AA

Tabela 12: Rating Slovenije na podlagi ocene plačilne sposobnosti za dolgoročne obveznosti (Vir: spletne strani agencij)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Rating Slovenije je zelo dober, kar omogoča izdajanje obveznic po ugodnih obrestnih merah.

Obseg zadolžitve države za proračun leta 2007 je določen v drugem odstavku 32. člena ZIPRO-a, ki ga je na 23. izredni seji 20. novembra 2006 sprejel Državni zbor in znaša 1.200.411.228 €. V 5. odstavku 32. člena pa ZIPRO dovoljuje dodatno zadolžitev nad tem opredeljenim obsegom za potrebe izvrševanja proračuna za leto 2008 največ do višine 62.593.891 €. To pomeni da se lahko proračun v letu 2007 dodatno zadolži za 1.263.005.119 €.

Spodnja tabela prikazuje najpomembnejše podatke o izdajah državnih obveznic v obdobju od januarja 2006 do februarja 2007.

Obveznica	Doba do dospetja	Povprečna cena sprejetih ponudb	Povprečni letni donos	Znesek sprejetih ponudb	Zbrana sredstva
RS61 - 1.izdaja	5 let	98,91%	3,935%	123.101.318,64 €	121.759.514,27 €
RS62 - 1.izdaja	11 let, 2 meseca	97,95%	4,298%	83.458.521,12 €	81.747.621,43 €
RS61 - 2.izdaja	4 leta, 11 mesecev	98,66%	3,551%	81.997.955,27 €	80.899.182,67 €
RS62 - 2.izdaja	11 let, 1 mesec	96,76%	3,864%	125.187.781,67 €	121.131.697,55 €
RS61 - 3.izdaja	4 leta, 9 mesecev	97,07%	3,935%	92.213.779,00 €	89.511.915,28 €
RS62 - 3.izdaja	10 let, 11 mesecev	93,14%	4,298%	82.206.559,84 €	76.567.189,83 €
RS61 - 5.izdaja	4 leta, 4,5 mesecev	97,22%	3,951%	99.336.504,76 €	96.574.949,92 €
RS62 - 5.izdaja	10 let, 6,5 mesecev	94,72%	4,124%	74.799.699,55 €	70.850.275,41 €
RS61 - 6.izdaja	4 leta, 3,33 mesecev	97,20%	3,971%	78.532.465,36 €	76.333.556,33 €
RS62 - 6.izdaja	10 let, 5,33 mesecev	94,87%	4,111%	46.945.501,59 €	44.537.197,35 €
RS59 - 10.izdaja	9 let	98,29%	4,236%	298.500.031,44 €	293.395.680,90 €
SKUPAJ	7 let, 7 mesecev	96,80%	4,025%	1.186.280.118,24 €	1.153.308.780,96 €

Tabela 13: Izdaje državnih obveznic v obdobju od januarja 2006 do februarja 2007 (Vir: MF (<http://www.mf.gov.si/slov/obvezn/spor.htm#rezultati>)).

Iz tabele sledi, da je Slovenija z izdajo državnih obveznic v obdobju 13. mesecev (v obdobju od januarja 2006 do februarja 2007) zbrala 1.153.308.780,96 €, kar je blizu zneska ocenjene vrednosti projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi. Povprečni stroški financiranja za državo so enaki povprečnemu donosu investitorjev in pri proučevanih izdajah (brez upoštevanja ponderja zbranih zneskov po izdajah) znašajo povprečno 4,025% na leto. Če



Strukturni skladi EU v Sloveniji



primerjamo obveznico RS61, ki ima dobo do dospelja približno 5 let in RS62, ki ima dobo do dospelja okoli 10 let, je razlika v stroških financiranja relativno majhna, in sicer za RS61 okoli 3,87%, za RS62 pa 4,14%. Izhajajoč iz navedenega, z aritmetičnim računom, bi stroški financiranja v primeru izdaje 15 letne obveznice znašali 4,41%, 21 letne obveznice pa 4,73%.

4.1.2.2.3. Možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi z zadolževanjem

Zadolževanje z izdajanjem obveznic bi lahko omogočilo pokritje celotne ocenjene investicije izgradnje koridorja tretje razvojne osi, pri čemer se sredstva lahko zbere z eno ali več izdajami obveznic.

ZADOLŽEVANJE V CELOTNEM POTREBNEM ZNESKU Z ENKRATNO IZDAJO

Pri zadolževanju v celotnem potrebnem znesku z enkratno izdajo država izda obveznice, s katerimi takoj zbere vsa potrebna sredstva za izvedbo projekta. Nastale obveznosti se nato krijejo z letnim plačevanjem anuitet do dospelja obveznic, ob dospelju pa še z odplačilom glavnice. Od dobe dospelja je odvisna tudi višina obrestne mere, ki se z daljšanjem dobe do dospelja viša.

Spodnja tabela prikazuje vpliv dobe do dospelja na višino obrestne mere in obresti, ki jih je potrebno izplačati.

	5 letna obveznica	10 letna obveznica	15 letna obveznica	21 letna obveznica
Povprečna obrestna mera	3,87%	4,14%	4,41%	4,73%
Letne obresti	51 mio €	54,5 mio €	58 mio €	62,2 mio €
Skupaj iz naslova obresti	255 mio €	545 mio €	870 mio €	1306 mio €

Tabela 14: Stroški obresti ob različnih ročnostih obresti (Vir: Lastni izračuni na podlagi podatkov MF glede izdaj obveznic)

Za poenostavitev našega primera smo vzeli zgoraj izračunane povprečne donose investorjev in jih obravnavali kot fiksno obrestno mero obveznice, medtem ko smo nakupno ceno obveznic izenačili z nominalno ceno obveznic. V tem primeru bi 5 letna obveznica ob povprečni letni stopnji obresti 3,87%, pomenila okrog 51 milijonov €, 10 letna pri 4,14% povprečni letni stopnji obresti okrog 54,5 milijonov € in 15 letna pri 4,41% povprečni letni stopnji obresti okrog 58 milijonov € stroškov obresti. Ob tem bi ob dospelosti država morala vrniti tudi celotno glavnico iz izdanih obveznic, v znesku 1.316 milijonov €, kar bi pomenilo velik enkraten šok za proračun v tem letu. Vendar pa bi tudi to izplačilo lahko financirala z novo izdajo obveznic in tako obdobje odplačevanja še podaljšala.

V opisanem primeru bi lahko država teoretično pridobila vsa sredstva za izvedbo projekta »Cestna povezava 3. razvojna os« takoj ob izdaji, vendar pa bi zato morala tudi izplačevati



Strukturni skladi EU v Sloveniji



anuitete v popolnem znesku. To ne bi bilo racionalno, saj izvedba 3. osi ne bo potekala takoj na vseh odsekih, zato tudi ni takojšnje potrebe po takšni zadolžitvi.

Zadolževanje z več izdajami

Zadolževanje z več izdajami obveznic je bolj skladno s postopnostjo izgradnje koridorja tretje razvojne osi. Hkrati bi se odplačevanje dolga bolj enakomerno razporedilo, kar tudi ne bi v trenutku tako izrazito povečalo javni dolg kot v primeru takojšnje zadolžitve v celotnem potrebnem znesku.

Kot smo že omenili je upravljanje z dolgom, prek izdajanja delnic, zelo fleksibilno. Država bi lahko izdala obveznice različnih ročnosti, če bi želela bolj enakomerno razporediti svoja izplačila, bi lahko del obveznic vsako leto odkupila, kar bi zmanjšalo šok potrebnega izplačila glavnice ob dospetju, ob dospetju bi se lahko na novo zadolžila in še nadalje odložila odplačevanje dolga, itd. Možnih kombinacij, ki bi jih lahko uporabili je neskončno.

Zato bomo tu predstavili dva teoretična primera financiranja projekta 3. razvojne osi prek zadolževanja z obveznicami. Pri obeh bomo sledili predvsem cilju odložitve izplačil na kasnejše obdobje, ko bi z davki morda lahko zbrali dovolj sredstev, da bi dolg odplačali.

V obeh primerih bomo izdali dve državni obveznici – najprej 11 letno v začetku leta 2009, ko se začne gradnja 3. osi in nato še 9 letno na začetku leta 2021, ko se začne druga faza gradenj. Tako bi bilo potrebno izplačati glavnici leta 2020 in leta 2030. Pri obeh obveznicah bi potrebovali več izdaj, s katerimi bi sproti zbrali toliko sredstev, kolikor bi jih tisto leto za projekt potrebovali.

Zavoljo lažjega računanja in bolj preglednega prikaza bomo postavili še naslednje predpostavke:

- stroške financiranja, ki se delijo na stroške fiksne obrestne mere in na razliko med izplačano in nominalno ceno, bomo zaokrožili na 4% (pri RS62 je bilo sicer 4,14%),
- izplačana cena je enaka nominalni ceni,
- fiksna obrestna mera je 4% na leto.

Edina razlika med obema primeroma bo v tem, da bomo v prvem primeru tudi obresti, ki jih moramo do dospetja odplačevati, financirali z novo izdajo obveznic, medtem ko bomo v drugem primeru obresti sproti odplačevali.

Primer 1: Pridobivanje sredstev in odplačevanje dolga iz naslova izdanih obveznic, kjer se sproti zadolžujemo še za odplačevanje obresti.

Leto	Sredstva, zbrana s prvo obveznico	Sredstva, zbrana z drugo obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
2009	101.500.000 €			
2010	105.560.000 €			
2011	156.032.400 €			



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Sredstva, zbrana s prvo obveznico	Sredstva, zbrana z drugo obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
2012	259.523.696 €			
2013	168.404.644 €			
2014	210.390.830 €			
2015	172.556.463 €			
2016	82.208.721 €			
2017	85.497.070 €			
2018	53.666.953 €			
2019	55.813.631 €			
2020			1.451.154.408 €	58.046.176 €
2021		13.750.000 €		
2022		14.300.000 €		
2023		21.372.000 €		
2024		22.226.880 €		
2025		19.365.955 €		
2026		38.640.593 €		
2027		33.686.217 €		
2028		35.033.666 €		
2029		26.435.012 €		
2030			224.810.324 €	8.992.413 €

Tabela 15: Terminski plan pridobivanja sredstev in odplačevanja dolga iz naslova izdanih obveznic, kjer se sproti zadolžujemo še za odplačevanje obresti (Vir: Lastni izračuni)

Zgornja tabela nam prikazuje koliko sredstev bi morali zbrati s posameznimi izdajami obveznic in kdaj ter kolikšne zneske bi zaradi tega morali izplačevati. Kot vidimo, s tako metodo, vsa odplačila dolga prenesemo na leti 2020 in 2030. Obresti namreč realno plačamo le v teh letih, ko ne izdamo nove izdaje obveznice, s katero bi odplačevali obresti. To pa se pozna v tem, da so izplačila dolga v teh dveh letih toliko večja, saj moramo v letu 2020 plačati 1.509.200.584 € in leta 2030 233.802.737 €.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Primer 2: Pridobivanje sredstev in odplačevanje dolga iz naslova izdanih obveznic, s sprotnim odplačevanjem obresti.

Leto	Sredstva, zbrana s prvo obveznico	Sredstva, zbrana z drugo obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
2009	101.500.000 €			
2010	101.500.000 €			4.060.000 €
2011	147.750.000 €			8.120.000 €
2012	245.000.000 €			14.030.000 €
2013	143.500.000 €			24.391.200 €
2014	178.750.000 €			30.131.200 €
2015	132.500.000 €			37.281.200 €
2016	35.250.000 €			42.581.200 €
2017	35.250.000 €			43.991.200 €
2018				45.401.200 €
2019				45.401.200 €
2020			1.121.000.000 €	45.401.200 €
2021		13.750.000 €		
2022		13.750.000 €		550.000 €
2023		20.250.000 €		1.100.000 €
2024		20.250.000 €		1.650.000 €
2025		16.500.000 €		2.460.000 €
2026		35.000.000 €		3.120.000 €
2027		28.500.000 €		4.520.000 €
2028		28.500.000 €		5.660.000 €
2029		18.500.000 €		6.800.000 €
2030			195.000.000 €	7.540.000 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Tabela 16: Terminski plan pridobivanja sredstev in odplačevanja dolga iz naslova izdanih obveznic, s sprotnim odplačevanjem obresti (Vir: Lastni izračuni)

Zgornja tabela nam prikazuje, da bi ob sprotnem plačevanju obresti leta 2020 prišlo do občutno manjših obveznosti izplačila glavnice, kot če bi tudi obresti financirali z zadolževanjem. Tudi zneski za plačila sprotnih obresti niso tako veliki, tako da bi se ta sredstva v teh letih dalo zbrati iz rednih prihodkov proračuna.

Zgornja primera sta le ena od mnogih, ki bi jih lahko pri zadolževanju z obveznicami uporabili. Postopno izdajanje obveznic namreč omogoča veliko fleksibilnosti in sprotnega uravnavanja dolga preko predčasnih odkupov ali novih izdaj obveznic. Teoretično bi država lahko izdala tudi obveznice brez dospetja, kjer se izplačilo glavnice prelaga na kasnejše obdobje z izdajami vedno novih obveznic, medtem pa se vsako leto izplačujejo anuitete.

Takšno prakso potrjuje tudi spodnja tabela, iz katere lahko vidimo, da je v letu 2007 večina sredstev, pridobljenih z zadolževanjem, namenjena za odplačila starih dolgov države.

Namen zadolževanja	Sredstva
Presežki odhodkov nad prihodki v bilanci prihodkov in odhodkov	322.756.910 €
Presežki izdatkov nad prejemki v računu finančnih terjatev in naložb	19.519.090 €
Odplačila glavnice državnega dolga	858.135.228 €
Skupaj potrebe za zadolževanje	1.200.411.228 €
Dodatna možna zadolžitve	62.593.891 €

Tabela 17: Namen zadolževanja proračuna RS v letu 2007 (Vir: Program financiranja državnega proračuna RS za leto 2007)

Vendar je problem takšnega izdajanja obveznic vedno večje zadolževanje, iz katerega se je nato vedno težje izviti. Visok delež javnega dolga v BDP namreč predstavlja veliko breme za javne finance, ker zaradi visokih izdatkov za obresti ustvarja svoje nadaljnje naraščanje. Dejstvo je, da je dolgove nekoč potrebno odplačati. Zadolževanje je le kratkoročna rešitev, ki omogoča, da se investicija prej izvede. Za odplačevanje dolgov države pa bo potrebno v prihodnosti v bilanci prihodkov in odhodkov proračuna ustvarjati presežek ali pa zbrati potrebna sredstva s prodajo državnega premoženja.

4.1.2.2.4. Problem zadolževanja

V zvezi z zbiranjem potrebnih sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi preko zadolževanja (izdajanje vrednostnih papirjev in/ali najemanje posojil) je potrebno omeniti še dodatne omejitve, ki izhajajo iz našega članstva v evropskih povezavah. Zadolževanje namreč vpliva na povečevanje proračunskega primanjkljaja in javnega dolga, Slovenija pa se je z vstopom v EU zavezala k izpolnjevanju Maastrichtskih konvergenčnih kriterijev, katerih izpolnjevanje je dejansko pogojevalo tudi vstopnico v EMU. S prevzemom evra kot



Strukturni skladi EU v Sloveniji



nacionalne valute pa se je Slovenija zavezala k uresničevanju zavez iz t.i. Pakta stabilnosti in rasti. Ta pogojuje, da mora država voditi vzdržne javne finance, kar je opisano s členom, da naj bi bile srednjeročne proračunske bilance »blizu ravnotežja ali v presežku«. To pomeni, da naj bi se proračunski primanjkljaj še vedno zadrževal pod 3% BDP, sicer lahko sledi kazen.

Z zadolževanjem bi bil torej lahko ogrožen kriterij glede proračunskega primanjkljaja, ki določa, da javno-finančni primanjkljaj ne sme presegati 3% BDP. Pri izračunavanju dodatne obremenitve, ki bi vplivala na proračunske primanjkljaje, bi morali upoštevati letne anuitete odplačevanja dolga.

Drug problem, ki ga ustvarja zadolževanje pa je naraščanje javnega dolga. V paktu stabilnosti sicer omejevanje javnega dolga ni izpostavljeno, vendar pa visok javni dolg predstavlja velike probleme za nadaljnje investicije države, saj s seboj prinaša velike obremenitve financiranja tega dolga. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURS) je konec leta 2006 konsolidirani dolg Slovenije znašal 8.276 mio € oziroma 27,8% BDP. Dodatna zadolžitev v višini potrebne investicije za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi (1.316 mio €) bi javni dolg povišala na 9.592 mio € oziroma 32,2% BDP (ob predpostavki enakega BDP in brez drugega zadolževanja).

Leto	Tekoči primanjkljaj (mio €)	Tekoči primanjkljaj (% BDP)	Dolg (mio €)	Dolg (% BDP)
2000	-688	-3,8	4.947	27,6
2001	-821	-4,1	5.668	28,3
2002	-568	-2,5	6.495	29,1
2003	-672	-2,8	6.953	28,7
2004	-601	-2,3	7.581	29
2005	-408	-1,5	7.841	28,4
2006	-417	-1,4	8.276	27,8

Tabela 18: Tekoči primanjkljaji in skupni dolg RS od leta 2000 do 2006 (Vir: Statistični urad Republike Slovenije)

Tudi Vlada se je, v okviru Srednjeročnega makroekonomskega scenarija Vlade RS, zavezala, da bo fiskalna politika vodila k postopnemu zniževanju državnega dolga (in s tem k zniževanju deleža obresti v proračunskih odhodkih) in sicer med drugim z:

- postopnim zniževanjem javno finančnega deficita,
- zniževanjem in prestrukturiranjem javnega dolga s prejemki iz privatizacije in
- aktivnim upravljanjem z državnim dolgom.

Iz take drže se vidi nenaklonjenost pretiranemu nadaljnjemu zadolževanju, zato je vprašanje v kakšnem obsegu je Vlada pripravljena financirati projekt 3. osi z zadolževanjem.



Strukturni skladi EU v Sloveniji

**PREDNOSTI ZADOLŽEVANJA**

- Potrebna sredstva se lahko zbere zelo hitro.
- Plačila se lahko zamaknejo v kasnejše obdobje.
- Izvede se lahko več investicij istočasno.
- Veliko možnosti za vplivanje na obdobja izplačil (predhoden odkup obveznic ali financiranje starega dolga z novim dolgom).
- Razvoj trga državnih vrednostnih papirjev, kar omogoča večjo transparentnost in nižje stroške zadolževanja v prihodnosti.
- Glede na to, da je 3. razvojna os investicija, od katere bodo imele korist tudi kasnejše generacije, je smiselno, da bi se del stroškov prenesel tudi na njih.

SLABOSTI ZADOLŽEVANJA

- Nastanejo stroški odplačevanja dolga – obresti.
- Pomeni manjše možnosti investicij v prihodnosti.
- Veča proračunske primanjkljaje in javni dolg.
- Večji javni dolg ustvarja pritisk na višanje obrestnih mer.
- Možna kazen EMU ob previsokem primanjkljaju.

4.1.2.3. Prodaja državnega premoženja

Država lahko dodatna finančna sredstva dobi tudi s prodajo svojega stvarnega in/ali finančnega premoženja.

Z vidika javnih financ je premoženjska bilanca države manj pomembna, kajti namen države ni akumulacija premoženja, temveč zagotavljanje oskrbe prebivalstva z javnimi dobrinami ter prerazdeljevanje dohodka. To seveda nikakor ne pomeni, da država lahko brez trajnih posledic prodaja svoje premoženje. Kot vsak dober lastnik mora s svojim premoženjem ravnati skrbno, preudarno in gospodarno.

V nadaljevanju je analizirana prodaja stvarnega in finančnega premoženja z vidika zagotavljanja sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi.

4.1.2.3.1. Prodaja stvarnega premoženja

Stvarno premoženje države sestavljajo nepremičnine in premičnine (zgradbe, zemljišča, prevozna sredstva, oprema, itd.) v njeni lasti. Pridobivanje, razpolaganje in upravljanje s stvarnim premoženjem države urejata Zakon o pridobivanju, razpolaganju in upravljanju s stvarnim premoženjem države in občine (v nadaljevanju: Zakon o stvarnem premoženju) ter Uredba o pridobivanju, razpolaganju in upravljanju s stvarnim premoženjem države in občine (v nadaljevanju: Uredba o stvarnem premoženju) (Uradni list RS, št. 12/03 in 77/03).



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Dodatne finančne vire lahko država pridobi preko oddajanja stvarnega premoženja v najem ali zakup (upravljanje) ali s prodajo stvarnega premoženja (razpolaganje). Z vidika učinkovitega načina zbiranja finančnih sredstev je razpolaganje s sredstvi v primerjavi z upravljanjem kratkoročno bolj učinkovit način.

PROCEDURA

Postopek razpolaganja s stvarnim premoženjem države se lahko izvede le v primeru, da je:

- predmet odsvojitve vključen v sprejeti letni program prodaje,
- imenovana komisija oziroma pooblaščen oseba in
- sprejet posamezni program prodaje.

Vsako leto se mora pripraviti letni program prodaje stvarnega premoženja države, ločeno za nepremičnine in premičnine, ki je predvideno za razpolaganje, njegov obseg, lokacijo, orientacijsko vrednost ter način razpolaganja. Gre za seznam stvarnega premoženja, ki ga upravljavec ne potrebuje za izvedbo svojih nalog in ga namerava odsvojiti. Če določeno premoženje ni vključeno v sprejeti letni program, z njim ni mogoče razpolagati.

Ob predpostavki, da so izpolnjeni vsi trije zgoraj navedeni kriteriji, se stvarno premoženje lahko proda na podlagi ene od naslednjih metod:

- javna dražba,
- javna ponudba,
- javno zbiranje ponudb,
- neposredna pogodba.

Javna dražba je najbolj transparentna metoda prodaje stvarnega premoženja države in se opravlja po pravilih, ki jih določa Uredba o stvarnem premoženju. Tudi javna ponudba in javno zbiranje ponudb sta metodi razpolaganja s stvarnim premoženjem, ki zagotavljata visoko stopnjo transparentnosti in konkurence, imata pa svoje razloge v določbah 44. člena in naslednjih členov Uredbe o stvarnem premoženju. Razpolaganje s stvarnim premoženjem države pa se lahko na podlagi metode neposredne pogodbe izvede le izjemoma, in sicer v primerih, ko se prodajajo solastninski deleži na nepremičninah ali če se zamenjuje nepremičnina pod pogoji, da gre za zamenjavo istovrstne nepremičnine, da je to v javnem interesu, da je ponudnik samo eden in da se vrednost državnega premoženja z zamenjavo ne zmanjša.

Javna dražba mora biti objavljena v Uradnem listu Republike Slovenije, lahko pa je objavljena tudi v drugih sredstvih javnega obveščanja. Postopek se izvede na podlagi izklicne cene. Izklicna cena oziroma vsaka nadaljnja cena se izkliče trikrat. V primeru, da nobeden od udeležencev javne dražbe navedene cene ne zviša pred tretjim izklicem, se šteje, da je sprejeta tista cena, ki je bila izklicana trikrat. Ko je cena izklicana trikrat, predsednik komisije ugotovi, komu in po kakšni ceni je bil predmet javne dražbe prodan, in kupca pozove k podpisu pogodbe.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Pri metodi javne ponudbe za izvedbo razpolaganja s stvarnim premoženjem, se le-ta praviloma objavi v Uradnem listu Republike Slovenije ali v takšnih domačih in po potrebi tudi tujih sredstvih javnega obveščanja, ki ustrezajo v programu opredeljenim ciljem prodaje. Nakup na podlagi javne ponudbe se lahko prične po poteku 15 dni od objave javnega vabila k nakupu. Javna ponudba velja do poteka v vabilu določenega časa.

Pri metodi javnega zbiranja ponudb za razpolaganje s stvarnim premoženjem, komisija pripravi vsebino objave poziva k izstavitvi ponudb ter pozove potencialne ponudnike k oddaji ponudbe. Nato komisija za izbor na podlagi vnaprej opredeljenih meril izbere najugodnejšega ponudnika.

Neposredna pogodba je metoda ravnanja, katere predmet je nepremičnina ali premičnina, pri kateri ni potrebno, da je pred njeno sklenitvijo izvedena katera od drugih metod razpolaganja. Navedena metoda se med drugim lahko uporabi, če se prodajajo solastniški deleži na nepremičninah, ki so manjši od 50% ali prodajajo solastniški deleži na zasedenih stanovanjih ali gre za menjavo nepremičnin, pod pogojem, da se vrednost državnega premoženja in premoženja samoupravnih lokalnih skupnosti z zamenjavo ne zmanjša ter da razlika med zamenjanima nepremičninama ni večja od 20% vendar največ 80.000 €, itd.

REFERENČNE VREDNOSTI

Prihodki od prodaje stvarnih sredstev so v letu 2006 znašali okoli 33,4 mio €, v letu 2005 pa malo manj kot 16,7 mio €. V primerjavi z ocenjenimi potrebnimi sredstvi za izvedbo projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi, ki znašajo 1.316 mio € so to daleč premajhne številke. Iz navedenega sledi, da se lahko s prodaja stvarnega premoženja zagotovijo sredstva v precej omejenem obsegu za financiranje tega projekta.

4.1.2.3.2. Prodaja finančnega premoženja

Med finančno premoženje se v skladu s prvim odstavkom 67. Člena ZJF uvrščajo:

- denarna sredstva,
- terjatve,
- dolžniški vrednostni papirji ter
- delnice in deleži na kapitalu pravnih oseb, ki so v lasti ali solasti države oziroma občine ali v oblikah drugih (kapitalskih) naložb v pravne osebe.

Znotraj finančnega premoženja so najpomembnejše kapitalske naložbe države. Pojem kapitalskih naložb je zbirni pojem, ki obsega delnice in poslovne deleže v gospodarskih družbah (pravnih osebah zasebnega prava) in ustanoviteljske, članske oziroma druge pravice upravljanja v drugih pravnih osebah, katerih imetnik je država oziroma občina (javna sfera).

Upravljanje s kapitalskimi naložbami, ki se nahajajo v t.i. javni sferi, izhaja iz potrebe, da pristojno ministrstvo oziroma pristojen organ občinske uprave zagotavlja izvajanje javnih služb oziroma dejavnosti v javnem interesu, tako da v razmerju do pravne osebe, ki izvaja tako javno službo oziroma dejavnost, nastopajo v vlogi regulatorja in lastnika kapitalskega



Strukturni skladi EU v Sloveniji



vložka. Vlada upravlja s temi kapitalskimi naložbami tako, da kot izvrševalka pravic ustanovitelja javnih zavodov, javnih podjetij, agencij, skladov in drugih pravnih oseb daje soglasja ali sprejema mnenja o finančnih načrtih, programih dela, letnih poročilih in pomembnejših odločitvah o poslovanju teh oseb, ali uveljavlja različne pravice lastnika kapitalske naložbe, zlasti na skupščinah in v nadzornih svetih. Torej pomen takih naložb je zagotavljanje storitev, ki so v javnem interesu in bi bile same po sebi zelo težko tržno naravnane. Zato prodaja takih naložb ne pride v poštev.

Nasprotno temu pa so kapitalske naložbe države v gospodarskih družbah (pravnih osebah zasebnega prava) v Sloveniji tržno zelo zanimive. Država ima namreč veliko premoženja v lastniških deležih v velikih slovenskih podjetjih, ki jih je pridobila z lastninskim preoblikovanjem leta 1989. Glede upravljanja s kapitalskimi naložbami v pravnih osebah zasebnega prava veljajo načela, ki jih pozna Zakon o gospodarskih družbah (v nadaljevanju: ZGD). Vendar tudi v tem primeru o upravljavskih upravičenjih odloča vlada, zlasti skozi imenovanje svojih predstavnikov v nadzorne svete, ki skladno z usmeritvami vlade odločajo o poslovni politiki družbe, njenih zaključnih računih in delitvi dobička, kar pomeni, da ima država z vplivom v teh podjetjih še dodatne koristi, ob ustvarjenem dobičku. Preko prodaje teh deležev oziroma kapitalskih naložb lahko država sicer hitro pride do dodatnih finančnih sredstev.

PROCEDURA

Prodaja kapitalskih naložb države se izvaja v skladu z določili ZJF ter Uredbo o postopkih prodaje in drugih oblikah razpolaganja z državnim premoženjem. Prodajo delnic ali deležev v lasti države ali občine v gospodarskih družbah, poleg naštetih, urejata tudi Zakon o trgu vrednostnih papirjev in Zakon o prevzemih. Država kot lastnik gospodarskih družb mora pri dejanjih razpolaganja z svojo finančno naložbo spoštovati zakonodajo, ki enako zavezuje tudi vse ostale lastnike.

V skladu z Uredbo o postopkih prodaje in drugih oblikah razpolaganja z državnim premoženjem imenuje minister, pristojen za prodajo določenega premoženja, komisijo, predsednika komisije pa minister, pristojen za finance. Komisija izdela in predlaga v sprejem posamezni program prodaje, ki se nanaša na enega ali več predmetov prodaje (eno ali več paketov delnic). K predlogu posameznega programa prodaje mora pristojni minister pridobiti soglasje ministra, pristojnega za finance in šele potem lahko predlaga vladi, da le ta odloči o posameznem programu prodaje. Posamezni program prodaje mora obsegati opredelitev ciljev prodaje, razloge, s katerimi se utemeljuje, da bodo s prodajo ti cilji doseženi ter pravni temelj prodaje, opis predmeta prodaje – število delnic, opredelitev metod prodaje, ki bodo uporabljene in razloge, s katerimi se utemeljuje, da je izbrana metoda ustrezna za doseg ciljev prodaje ter obrazložitev pripravljanih dejanj ali navedbo razlogov, zaradi katerih pripravljala dejanja niso potrebna. Nato komisija opravi potrebna pripravljala dejanja, izvede izbrano metodo javne prodaje, izbere kupca in predlaga vladi, da z njim sklene pogodbo o prodaji delnic ali lastniškega deleža.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



REFERENČNE VREDNOSTI

V letu 2006 se je s prodajo kapitalskih deležev države zbralo malo manj kot 113 mio €. V letu 2007 so prejemke iz naslova prodaje kapitalskih naložb predstavljali kupnina prejeta od prodaje kapitalske naložbe v Zavarovalnici Triglav d.d. v znesku 62.300.000 € (v skladu z Zakonom o preoblikovanju lastniške strukture Zavarovalnice Triglav) in kupnina prejeta od prodaje kapitalske naložbe v Slovenski industriji jekla d.d. v znesku 104.000.000 €, kar skupaj znaša 166,3 mio €.

INTERES DRŽAVE PO UMIKU IZ GOSPODARSTVA

Temeljna opredelitev države je, da se čim prej umakne iz gospodarskih podjetij, katerih dejavnost je izključni gospodarski interes. Vendar tudi v tem primeru o upravljavskih upravičenjih odloča vlada, zlasti skozi imenovanje svojih predstavnikov v nadzorne svete, ki skladno z usmeritvami vlade odločajo o poslovni politiki družbe, njenih zaključnih računih in delitvi dobička

Slovenija sicer ima dovolj finančnega premoženja, da bi lahko z njegovo prodajo financirala izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Prodaja finančnega premoženja z namenom financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi je ekonomsko upravičena v primeru, da so koristi, ki jih cestna povezava ustvari, večje od ustvarjenih dobičkov, ki jih ta podjetja realizirajo. Hkrati pa je potrebno upoštevati, da so podjetja v državni lasti relativno bolj usmerjena v družbeno dobro, v primerjavi s podjetji v strogo zasebni lasti. Po drugi strani pa je usmeritev in zaveza države, da se iz podjetij čim prej umakne, zato je v naslednjih letih mogoče pričakovati večje prihodke iz teh virov, ki bi lahko bili uporabljeni tudi za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi.

Prodaja premoženja je kratkoročen ukrep za črpanje virov financiranja za izvedbo državnih projektov, saj se državno premoženje, primerno za prodajo, prej ali slej izčrpa.

4.1.2.3.3. Možnosti financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi s prodajo državnega premoženja

Iz spodnje tabele je razvidno, da je premoženje države na dan 31.12.2006 znašalo dobrih 18.767 mio €. Prodaja vsega premoženja bi sicer zadostovala za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi v celoti, vendar je potrebno upoštevati dejstvo, da potrebuje država veliko premoženja za svoje nemoteno delovanje, tako da vsega premoženja ni mogoče prodati. Pri prodaji državnega premoženja bi lahko računali predvsem na prodajo dolgoročnih kapitalskih naložb in nepremičnin.

Opis postavke premoženjske bilance	Stanje 31.12.2006	
	(v €)	%
Sedanja vrednost neopredmetenih dolgoročnih sredstev	137.039.776	0,73
Sedanja vrednost nepremičnin	5.590.207.899	29,79



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Opis postavke premoženjske bilance	Stanje 31.12.2006	
	(v €)	%
Sedanja vrednost opreme in drugih opredmetenih osnovnih sredstev	1.207.406.138	6,43
Terjatve za sredstva dana v upravljanje	2.627.095.823	14,00
Zaloge	310.046.420	1,65
Dolgoročne kapitalske naložbe	6.245.171.904	33,28
Dolgoročno dana posojila in depoziti	556.486.822	2,97
Dolgoročne terjatve iz poslovanja	394.110.958	2,10
Denarna sredstva	260.005.350	1,39
Kratkoročne terjatve	1.371.345.472	7,31
Druge terjatve	68.819.646	0,37
Skupaj aktiva	18.767.736.208	100,00

Tabela 19: Stanje premoženja države na dan 31.12.2006 (Vir: Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006)

PRODAJA DOLGOROČNIH KAPITALSKIH NALOŽB

Dolgoročne kapitalske naložbe predstavljajo dobrih 33% celotne bilančne vsote premoženja države oziroma dobrih 6.245 mio €. Ob trenutni zavezi vlade k postopnemu umiku države iz gospodarstva je prodaja kapitalskih naložb zelo verjetna. To bi gospodarskim družbam ob konsolidaciji lastništva lahko dolgoročno zagotovilo učinkovitejše upravljanje, konkurenčnost in uspešen razvoj, država pa bi lahko dobljeno kupnino investirala na področja, ki so v nacionalnem interesu. To bi, poleg zmanjševanja javnega dolga, moralo zajemati tudi usmerjanje kupnine v projekte, ki podpirajo razvoj in odpiranje novih delovnih mest.

Za odgovornega lastnika prodaja ni smiselna, če mu naložbe prinašajo večje koristi v primerjavi s koristmi projektov, ki bi jih financiral s sredstvi od prodaje naložb. Iz tega sledi, da bi država morala najprej prodajati manj dobičkonosne naložbe, ki prinašajo manjše koristi, kot bi je prinesla izvedba katerega od državnih projektov (v našem primeru izgradnja koridorja tretje razvojne osi).

Drugi pomemben pomislek glede prodaje državnega premoženja pa se tiče nacionalnega interesa. Država namreč z lastništvom v podjetjih pridobi tudi moč upravljanja s temi podjetji. S temi podjetji pa lahko upravlja tudi na način, ki ni naravnano izključno na tržne cilje, ampak hkrati zasleduje tudi nacionalne cilje. Na tak način lahko država priskrbi večjo blaginjo za prebivalce, kot bi jo lahko le z investiranjem dobičkov teh podjetij. To so naložbe v podjetja, ki so strateškega pomena za slovensko gospodarstvo. Mnenja glede prodaje takih



Strukturni skladi EU v Sloveniji



podjetij pa se, tako med ekonomisti, kot med politiki, razlikujejo. V zvezi s prodajo naložb v podjetjih, ki so strateškega pomena za slovensko gospodarstvo obstajajo različne teorije, in sicer da se takih podjetij ne sme prodajati, da se jih ne proda tujim investitorjem ali da se jih proda najboljšemu domačemu ali tujemu ponudniku.

Delež sredstev iz kapitalskih naložb, namenjen za 3. razvojno os	1%	5%	10%	20%
Znesek namenjen za 3. os	62	312	625	1.249

Tabela 20: Potencialna sredstva iz prodaje kapitalskih naložb, ki bi jih lahko namenili za 3. razvojno os (Vir: Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006, lastni izračuni)

Ocenjena vrednost projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi znaša 1.316 mio €, kar pomeni okrog 21,1% dolgoročnih kapitalskih naložb. Toliko sredstev bi bilo iz tega vira sicer mogoče zbrati, vendar je končna odločitev tako o prodaji, kot o namenu dobljene kupnine, na strani Vlade.

PRODAJA NEPREMIČNIN

Sedanja vrednost nepremičnin predstavlja skoraj 30% celotne bilančne vsote premoženja države oziroma 5.590 mio €. S prodajo nepremičnin bi torej država lahko zbrala dovolj sredstev za financiranje projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi, vendar pa država določene nepremičnine potrebuje za svoje delovanje, zato prodaja vseh nepremičnin seveda ni mogoča.

Nepremičnine, ki so najbolj primerne za prodajo so nepremičnine, ki se jih več ne uporablja, ne potrebuje in s katerimi država ni zmožna primerno upravljati (stare zapuščene šole, vojašnice, prodajalne, neuporabna zemljišča, itd.), nepremičnine katerih namen ni več upravičen (npr. počitniške kapacitete) ter nepremičnine, ki jih je mogoče zamenjati oziroma nadomestiti s cenejšimi (npr. določene nepremičnine na elitnih lokacijah).

S prodajo tovrstnega nepremičnega premoženja bi se lahko rešilo precej problemov, kot je propadanje nepremičnin zaradi nezadostnega oziroma neprimernega tekočega in investicijskega vzdrževanja, s prodajo elitnih lokacij in selitvijo državne uprave na cenejše lokacije izven mestnih jeter, pa bi se lahko omogočil tudi lažji fizični dostop državljanom do storitev državnih organov.

Delež sredstev iz prodaje nepremičnin, namenjen za 3. razvojno os	1%	5%	10%	20%
Znesek namenjen za 3. os	56	280	559	1.118

Tabela 21: Potencialna sredstva iz prodaje nepremičnin, ki bi jih lahko namenili za 3. razvojno os (Vir: Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006, lastni izračuni)

Za financiranje celotnega projekta izgradnje koridorja tretje razvojne osi (1.316 mio €) bi, glede na sedanjo vrednost nepremičnin, bilo potrebno prodati dobrih 23,5% nepremičnin. Primernost prodaje nepremičnin je težje oceniti kot prodajo kapitalskih naložb, saj določene



Strukturni skladi EU v Sloveniji



nepremičnine država za svoje delovanje potrebuje. Zato je težko oceniti kolikšen delež nepremičnin bi se dejansko lahko prodalo.

PREDNOSTI PRODAJE DRŽAVNEGA PREMOŽENJA

Zmanjšanje stroškov upravljanja s premoženjem (posebej za neuporabne nepremičnine)

- Manj prostora za politično korupcijo po prodaji (nadzorni sveti in uprave državnih podjetij – naši).
- Ne plačuje se dragih obresti ali kapitalskih dohodkov.
- Omogoča bolj racionalno poslovanje družb v zasebnem lastništvu.
- Manj regulacije države – ščitenja svojih podjetij.
- Od "aktivnih lastnikov nepremičnin" bo na podlagi popisa in ovrednotenja nepremičnin pobranega nekaj davka na nepremičnine, ki ga od lastništva "neaktivne države" ne bi bilo.

SLABOSTI PRODAJE DRŽAVNEGA PREMOŽENJA

- Možnost korupcije ob prodaji.
- Izguba kapitalskih dobičkov uspešnih podjetij.
- Izguba nadzora nad za državo pomembnimi institucijami – vprašanje nacionalnega interesa.

4.2. CESTNINE

4.2.1. Pristojbine za uporabo infrastrukture in/ali regulacija prekomerne uporabe

Plačevanje pristojbin za uporabo infrastrukture na cestno-prometnem področju ureja Zakon o javnih cestah (Ur.l. RS, št. 29/97, 18/02 in 50/04, v nadaljevanju: ZJC), ki v 11. členu (takse in povračila za uporabo javnih cest) navaja, da je za uporabo javnih cest potrebno plačevati naslednje takse in povračila:

- letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- cestna taksa za prevoze z motornimi in priklopnimi vozili,
- cestnina za uporabo določenih cest in objektov na njih,
- povračilo za izredne cestne prevoze,
- povračilo za čezmerno uporabo javnih cest,
- povračilo za uporabo prometnih površin zunaj vozišča javne ceste in za površine ob njej, ki so določene za opravljanje spremljajočih dejavnosti.

Višino, način vplačevanja in evidentiranje vplačil, oprostitve plačevanja, nadzor nad vplačevanjem in sankcioniranje neplačevanja predhodno navedenih taks in povračil predpiše



Strukturni skladi EU v Sloveniji



vlada. Prav tako lahko vlada sama ali na predlog občine predpiše posebno povračilo za uporabo javne ceste in objektov na njej, ki poteka po območjih s statusom zavarovanega naravnega bogastva, in določi poseben režim njene uporabe in vzdrževanja. Če je za vzdrževanje ceste dana koncesija, se z zbranimi sredstvi povračila krijejo stroški za njeno vzdrževanje.

Na tem mestu je potrebno izpostaviti, da se za uporabo cestninskih cest in cestninskih cestnih objektov plačuje cestnina, ki jo prav tako določi vlada. Pri tem je potrebno upoštevati, da je cestninska cesta lahko le avtocesta ali hitra cesta, ki izpolnjuje naslednje prometno tehnične pogoje:

- je posebej projektirana in zgrajena za promet motornih vozil,
- ne služi zemljiščem, ki mejijo nanjo,
- ima, razen na posebnih mestih in začasno, dva označena prometna pasova ter odstavni pas ali odstavne niše na vsakem od fizično ločenih smernih vozišč,
- se z drugo cesto ali drugim infrastrukturnim objektom ne križa v istem nivoju.

Podobno kot za ceste, pa lahko vlada s posebnim predpisom določi tudi, da se zaradi povrnitve stroškov njihove izgradnje ter stroškov njihovega vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja cestnina plačuje tudi za uporabo posameznega predora, mostu ali gorskega prelaza, pri čemer se cestnina za cestninski objekt in cesto ne smeta podvajati.

Višina cestnine se določi glede na vrsto vozila, s katerim se opravlja prevoz po cestninski cesti, upošteva višino vozila in število njegovih osi ter prevozno razdaljo po cestninski cesti. Pomembno je, da je ponderirano povprečje cestnin v sorazmerju s stroški gradnje, obratovanja in razvoja cestninskih cest oziroma cestninskih cestnih objektov. Prav tako pa morata način plačevanja in nadzor plačevanja cestnine potekati tako, da čim manj ovirata prost pretok prometa in brez obveznih kontrol ali pregledov na mejah z drugimi državami članicami EU.

V EU se v zvezi s plačevanjem cestnine vedno bolj uveljavlja načelo, da naj uporabniki plačajo čim večji delež stroškov, ki jih povzročijo s transportom ljudi in blaga po cestah. Poleg tega cestnina ni več le instrument za financiranje gradnje in vzdrževanja cest ali cestnih objektov, pač pa vse bolj postaja ukrep prometne politike za porazdelitev in usmerjanje prometa iz preobremenjenih avtocest na bistveno manj obremenjen sistem javnega transporta (železnice, javni prevozi) ter ukrep varovanja okolja (gre za t.i. sistem "Road Pricing", po katerem je višina cestnine odvisna od prometne obremenitve). Na tem mestu je potrebno izpostaviti, da brezplačne uporabe cest ali cestnih objektov ni, saj njihovo uporabo plačajo ali uporabniki ob (vsakokratni) uporabi, ali pa vsi davkoplačevalci prek davkov. Vloga cestnine je v tem, da vsak uporabnik krije stroške potovanja oziroma stroške prometne infrastrukture, način plačila pa naj bi bil čim bolj neposreden in odvisen od dejanskega koriščenja infrastrukture. (Vir DARS: <http://www.cestnina.si/?lang=1>) Pri tem se lahko uporabi ena ali več od naštetih možnih plačilnih shem:

- cestninjenje na podlagi prevožene razdalje (npr. na kilometer),
- lokacijsko odvisno cestninjenje (npr. za predore ali mostove),



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- cestninjenje na podlagi zgostitve prometa (npr. v času prometnih konic oziroma v času zgostitev ne glede na časovno komponento),
- cestninjenje na posameznem koridorju glede na prevoženo razdaljo (npr. na področju mesta) in
- cestninjenje na nekem teritoriju ne glede na prevoženo razdaljo (npr. na področju mesta).

4.2.1.1. Pogoji - procedura

Pri plačevanju pristojbin za uporabo infrastrukture na cestno-prometnem področju je potrebno razlikovati med tistimi pristojbinami, ki gredo direktno v proračun RS in pristojbinami, ki ostanejo upravljavcu omenjene infrastrukture. V primeru, ko gredo zbrana sredstva v proračun RS, se kot le taka tudi obravnavajo in se skladno s pravnimi podlagami, ki opredeljujejo pripravo in sprejem proračuna za določeno proračunsko obdobje, razdeljujejo med vse proračunske uporabnike. V primeru, da bi želeli sredstva, zbrana preko pristojbin za uporabo infrastrukture na cestno-prometnem področju, v celoti porabiti za financiranje prometne infrastrukture, bi se omenjena sredstva morala zbirati kot namenska. Pri tem se je mogoče zgledovati po zagotavljanju namenskih sredstev za gradnjo državnih cest, ki so določene v nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, kar opredeljuje ZZNSGC.

Na drugi strani je mogoče pristojbine za uporabo infrastrukture na cestno-prometnem področju, ki ostanejo upravljavcu omenjene infrastrukture, uporabiti direktno za financiranje gradnje dodatne cestne infrastrukture. Pri njihovi porabi mora upravljavec slediti svoji internim pravilnikom in morebitni drugi regulativi, ki opredeljuje delovanje na proučevanem področju.

4.2.1.2. Prednosti financiranja

Prednosti financiranja cestne infrastrukture iz pristojbin za uporabo infrastrukture in/ali prekomerne uporabe so:

- Izgradnjo prometne infrastrukture financirajo zgolj tisti, ki infrastrukturo tudi uporabljajo.
- Obstaja večje število možnih modelov zaračunavanja cestnine, pri čemer je mogoče za različna območja izbrati drugačen model.
- Pobiranje cestnin je mogoče dati v zunanje izvajanje, s čimer je mogoče izločiti tveganja povezana s premalo pobranimi cestninami oziroma zlorabami sistema.

4.2.1.3. Slabosti financiranja

Slabosti financiranja cestne infrastrukture iz pristojbin za uporabo infrastrukture in/ali prekomerne uporabe so:



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Realizacija prihodkov iz naslova cestnin je mogoča šele po izgradnji infrastrukture, kar pomeni, da same izgradnje iz tega naslova ni mogoče financirati.
- Vsaka cesta ali cestni objekt, glede na opredeljene kriterije, ne spadata med cestninske.
- Pristojbine, ki gredo direktno v državni proračun, so nenamenske.
- Povečanje tarife pristojbine, ki gre direktno v državni proračun, zaradi nenamenskega zbiranja sredstev, ne pomeni nujno tudi povečanja sredstev za financiranje prometne oziroma cestne infrastrukture.
- Stroški povezani s pobiranjem pristojbin so lahko relativno visoki, zlasti v primeru, ko je za pobiranje potrebno vzpostaviti ustrezno infrastrukturo (npr. cestninske postaje).

4.2.1.4. Možnosti financiranja

Kot že ugotovljeno, je potrebno iz naslova plačevanja pristojbin za uporabo infrastrukture na cestno-prometnem področju razlikovati med tistimi pristojbinami, ki gredo direktno v državni proračun in pristojbinami, ki ostanejo upravljavcu omenjene infrastrukture.

Iz naslova letnega povračila za uporabo cest, ki se steka direktno v državni proračun, je bilo v zadnjih petih letih v povprečju pobranih oziroma v državnem proračunu predvidenih 98.459.200 €. Podrobnejša delitev pobranih sredstev iz naslova letnega povračila za uporabo cest je razvidna iz naslednje tabele.

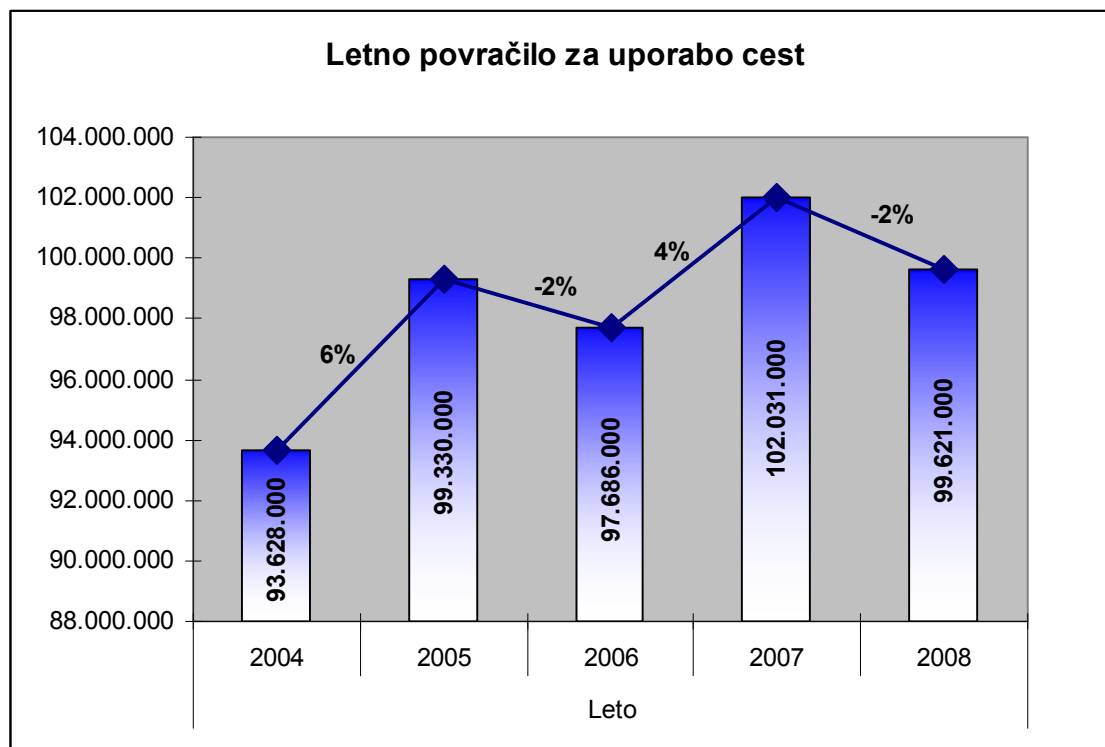
	Leto				
	2004	2005	2006	2007	2008
Letno povračilo za uporabo cest	93.628.000	99.330.000	97.686.000	102.031.000	99.621.000

Tabela 22: Predvideni prihodki v proračunu RS iz naslova letnega povračila za uporabo cest (v €) (Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm).

Predvideni prihodki v državnem proračunu iz naslova letnega povračila za uporabo cest so se na proučevanem intervalu gibala med 93 in 103 mio €. Največje sprememba se je zgodila med letoma 2006 in 2007, ko so se omenjeni prihodki povečali za 4.345.000 € oziroma dobre 4%. Rast predvidenih prihodkov v državnem proračunu iz naslova letnega povračila za uporabo cest je razvidna iz naslednje slike.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 17: Predvideni prihodki v državnem proračunu iz naslova letnega povračila za uporabo cest (Vir: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm).

Predvideni letni prihodki iz naslova povračila za uporabo cest v letu 2008 znašajo dobrih 7% ocenjene vrednosti investicije (1.316 mio €) za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Ob predpostavki nespremenjenih prihodkov iz tega naslova, bi bilo mogoče projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi realizirati v dobrih 13-ih letih. Pri tem je potrebno upoštevati, da se bodo prihodki od letnega povračila za uporabo cest skozi celotno obdobje spreminjali oziroma ne bodo ostali na isti ravni. Na spremembo prihodkov bodo vplivali dejavniki, kot so število in struktura registriranih motornih vozil, za katere se omenjeno povračilo plačuje, prav tako pa bodo na spremembo vplivale tudi morebitne spremembe povezane z načinom obračunavanja povračila. Istočasno je potrebno izpostaviti, da celotnih letnih prihodkov iz naslova letnega povračila za uporabo cest, ni možno nameniti zgolj za en projekt, saj so do tako zbranih sredstev upravičeni tudi drugi proračunski uporabniki oziroma projekti. V naslednji tabeli so prikazani povprečni letni prihodki iz naslova letnega povračila za uporabo cest glede na potencialno spremembo.

Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3 RO	Sredstva namenjena za 3 RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 15 let)
-10%	89.658.900	10%	8.965.890	0,7%	146,8	-1.127.716.310



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3 RO	Sredstva namenjena za 3 RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 15 let)
		30%	26.897.670	2,0%	48,9	-751.148.930
		50%	44.829.450	3,4%	29,4	-374.581.550
		100%	89.658.900	6,8%	14,7	566.836.900
0	99.621.000	10%	9.962.100	0,8%	132,1	-1.106.795.900
		30%	29.886.300	2,3%	44,0	-688.387.700
		50%	49.810.500	3,8%	26,4	-269.979.500
		100%	99.621.000	7,6%	13,2	776.041.000
10%	109.583.100	10%	10.958.310	0,8%	120,1	-1.085.875.490
		30%	32.874.930	2,5%	40,0	-625.626.470
		50%	54.791.550	4,2%	24,0	-165.377.450
		100%	109.583.100	8,3%	12,0	985.245.100
20%	119.545.200	10%	11.954.520	0,9%	110,1	-1.064.955.080
		30%	35.863.560	2,7%	36,7	-562.865.240
		50%	59.772.600	4,5%	22,0	-60.775.400
		100%	119.545.200	9,1%	11,0	1.194.449.200
30%	129.507.300	10%	12.950.730	1,0%	101,6	-1.044.034.670
		30%	38.852.190	3,0%	33,9	-500.104.010
		50%	64.753.650	4,9%	20,3	43.826.650
		100%	129.507.300	9,8%	10,2	1.403.653.300
40%	139.469.400	10%	13.946.940	1,1%	94,4	-1.023.114.260
		30%	41.840.820	3,2%	31,5	-437.342.780
		50%	69.734.700	5,3%	18,9	148.428.700
		100%	139.469.400	10,6%	9,4	1.612.857.400
50%	149.431.500	10%	14.943.150	1,1%	88,1	-1.002.193.850
		30%	44.829.450	3,4%	29,4	-374.581.550
		50%	74.715.750	5,7%	17,6	253.030.750
		100%	149.431.500	11,4%	8,8	1.822.061.500
60%	159.393.600	10%	15.939.360	1,2%	82,6	-981.273.440
		30%	47.818.080	3,6%	27,5	-311.820.320
		50%	79.696.800	6,1%	16,5	357.632.800



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Skupna sprememba prihodka	Povprečen letni prihodek	Delež namenjen za 3 RO	Sredstva namenjena za 3 RO	Delež v celotni investiciji	Potrebno število let	Vrzel sredstev (za 15 let)
		100%	159.393.600	12,1%	8,3	2.031.265.600
70%	169.355.700	10%	16.935.570	1,3%	77,7	-960.353.030
		30%	50.806.710	3,9%	25,9	-249.059.090
		50%	84.677.850	6,4%	15,5	462.234.850
		100%	169.355.700	12,9%	7,8	2.240.469.700
80%	179.317.800	10%	17.931.780	1,4%	73,4	-939.432.620
		30%	53.795.340	4,1%	24,5	-186.297.860
		50%	89.658.900	6,8%	14,7	566.836.900
		100%	179.317.800	13,6%	7,3	2.449.673.800
90%	189.279.900	10%	18.927.990	1,4%	69,5	-918.512.210
		30%	56.783.970	4,3%	23,2	-123.536.630
		50%	94.639.950	7,2%	13,9	671.438.950
		100%	189.279.900	14,4%	7,0	2.658.877.900
100%	199.242.000	10%	19.924.200	1,5%	66,1	-897.591.800
		30%	59.772.600	4,5%	22,0	-60.775.400
		50%	99.621.000	7,6%	13,2	776.041.000
		100%	199.242.000	15,1%	6,6	2.868.082.000

Tabela 23: Potencialni povprečni letni prihodki iz naslova letnega povračila za uporabo cest (v €)

Ob upoštevanju predhodno predstavljenih omejitev, sredstva pobrana iz naslova letnega povračila za uporabo cest omogočajo le delno financiranje investicije v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. V primeru zmerne rasti povprečnega letnega prihodka iz naslova letnega povračila za uporabo cest (npr. 20% povečanje), bi le-ta v povprečju znašal 119.545.200 €. Ob predpostavki, da je zgolj 30% tako pridobljenih prihodkov mogoče namensko uporabiti za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi, bi letno imeli na voljo 35.863.560 €, s čimer bi bil celoten koridor zgrajen v dobrih 36-ih letih (prihodki iz letnega povračila za uporabo cest so upoštevani kot edini vir financiranja). V skladu s študijami naj bi bil koridor tretje razvojne osi zgrajen v obdobju med letoma 2009 in 2029, kar pomeni, da tako zbrana sredstva zadoščajo za pokritje 57% investicije, preostalih 43% oziroma 562.865.240 € pa bi bilo potrebno pridobiti iz drugih virov.

Ob upoštevanju vseh predhodno opredeljenih predpostavk in omejitev, je iz izračunov razvidno, da prihodki iz letnega povračila za uporabo cest, kot edini vir financiranja, praktično ne omogočajo celotne izvedbe investicije izgradnje koridorja tretje razvojne osi.



Strukturni skladi EU v Sloveniji

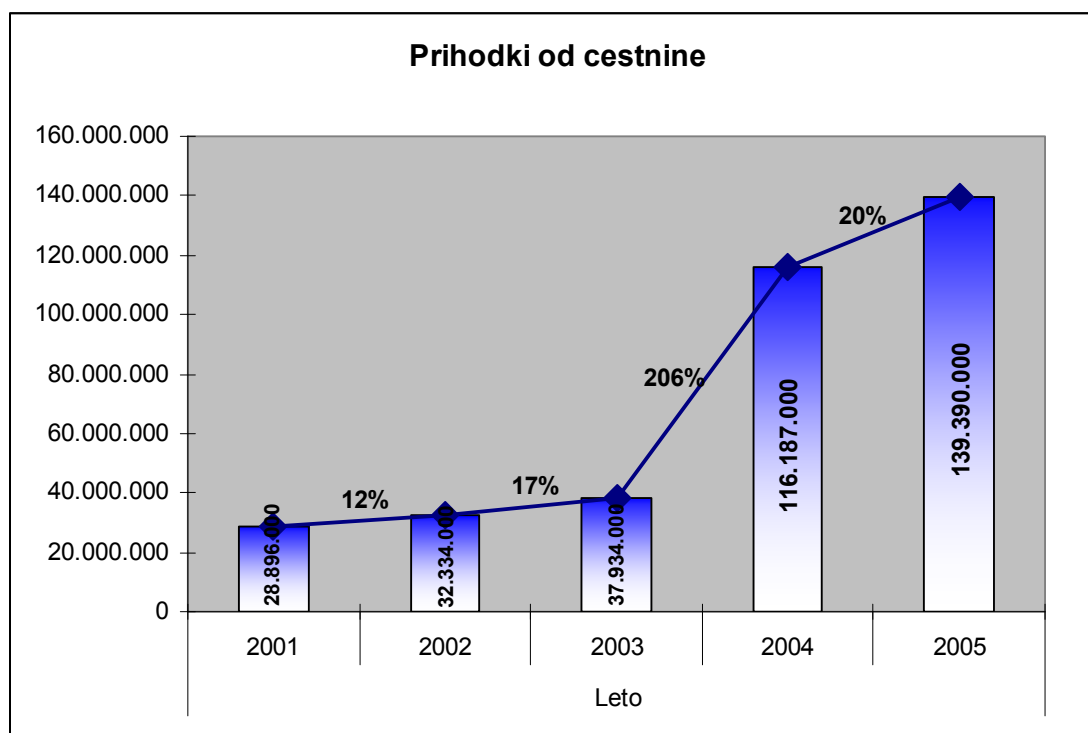


V primeru sodelovanja DARS-a pri izgradnji koridorja tretje razvojne osi, je mogoče pri virih financiranja računati tudi na cestnino, ki jo DARS pobere na obstoječih cestninskih cestah. V obdobju od 2001 do 2005 je DARS v povprečju vsako leto pobral 70.948.200 € cestnin. Podrobnejša delitev pobranih cestnin v obdobju med letoma 2001 in 2005 na cestninskih cestah je razvidna iz spodnje tabele .

	Leto				
	2001	2002	2003	2004	2005
Prihodki od cestnine	28.896.000	32.334.000	37.934.000	116.187.000	139.390.000

Tabela 24: Predvideni prihodki od cestnin cestninskih cest (v €) (Vir: <http://www.dars.si/?id=70007>)

Iz tabele je razvidno, da so se predvideni prihodki iz naslova cestninjenja cestninskih cest na proučevanem intervalu nenehno povečevali. Največja sprememba se je zgodila med letoma 2003 in 2004, ko so se prihodki povečali za 78.253.000 € oziroma več kot 200%. Rast predvidenih prihodkov je razvidna tudi iz spodnje slike.



Slika 18: Predvideni prihodki od cestnin cestninskih cest (v €) (Vir: <http://www.dars.si/?id=70007>).

Zaradi obstoječih obveznosti, je DARS omejen pri morebitnem investiranju zbranih prihodkov iz naslova cestnin v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. Na podlagi podatkov Ministrstva za promet (Vir: <http://www.dz-rs.si/index.php?id=94&type=98&sb=2&o=50&unid=VPP%7C9EE1EEEB6E66E48CC125713B0>)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



[03E7241&showdoc=1](#)), naj bi trenutni izkupiček od pobranih cestnin predstavljal le približno 60% glede na dejanski promet na avtocestah. V primeru celotnega izkupička od pobranih cestnin, bi le-te v letu 2005 znašale 232.317.000 €, pri čemer obstaja velika verjetnost, da bi se v primeru uvedbe zaprtega cestninskega sistema na celotno avtocestno omrežje, del voznikov preusmeril na paralelno cestno omrežje, kar bi vplivalo na znižanje prej navedene vrednosti. Ob predpostavki, da bi DARS 20% od dodatno pobranih cestnin, kar predstavlja 18.585.000 €, namenil za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, bi na ta način skupaj z deležem letnega povračila za uporabo cest razpolagali s 54.448.560 €. S temi viri bi celoten koridor tretje razvojne osi bilo možno zgraditi v dobrih 24-ih letih. Ob predpostavki, da bo koridor tretje razvojne osi zgrajen v obdobju med letoma 2009 in 2029, bi tako zbrana sredstva zadoščala za pokritje dobrih 86% investicije, dobrih 13% oziroma 172.580.240 € pa bi bilo potrebno pridobiti iz drugih virov.

Za izgradnjo celotnega koridorja tretje razvojne osi v obdobju 2009–2029, bi poleg 35.863.560 € iz naslova letnega povračila za uporabo cest, potrebovali vsako leto še 26.803.107 € od dodatno pobranih cestnin.

4.3. ZASEBNI KAPITAL

Zasebni kapital je lahko eden od možnih virov financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi, ki pa je malo verjeten. Cilj, ki ga zasleduje zasebni kapital, je doseganje pozitivnih donosnosti na vloženi kapital. To pomeni, da morajo biti pričakovani donosi na vloženi zasebni kapital višji od stroškov investiranja tega kapitala. Gre predvsem za stroške najemanja kapitala (stroški obresti) in oportunitetne stroške (nezmožnost investiranja kapitala v druge bolj donosne naložbe). Skratka, zasebnik se bo odločil za investiranje kapitala v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, samo ob pričakovanih pozitivnih donosih.

Na območju bodočega poteka prometnice tretje razvojne osi, bi se na zasebni kapital lahko računalo zgolj s strani večjih podjetij, katerih poslovanje je v veliki meri odvisno in povezano s cesto in cestnimi povezavami. Gre predvsem za podjetja, ki se srečujejo z relativno visokimi stroški transporta in stroški, ki zaradi slabih cestnih povezav, pomenijo npr. nepravočasne dostave proizvodov, nadpovprečno obrabo prevoznih sredstev, itd. Zgolj ta podjetja bi teoretično imela interes investirati v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi, vendar je to malo verjetno. Tretja razvojna os je po eni strani projekt, ki je v nacionalnem interesu, in pomeni močno zavezo vlade, da se prometna povezava zgradi z zasebnimi in/ali javnimi sredstvi, po drugi strani pa se postavlja vprašanje ali se investiranje zasebnega kapitala v izgradnjo prometnice zasebniku tudi dejansko splača (pri tem je že priprava ocen in analiz o upravičenosti investiranja zasebnega kapitala v izgradnjo prometne infrastrukture zelo zahtevna naloga), poleg tega tovrstne prakse v Sloveniji ni.

Ob zgoraj navedenih ugotovitvah se lahko zaključi, da na zasebni kapital v primeru izgradnje koridorja tretje razvojne osi, ni mogoče resno računati. Zato pri analizi modelov financiranja zasebni kapital ni upoštevan.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5. MODEL FINANCIRANJA

Model je vedno le približna slika stvarnosti oziroma preprosta zaznava realnosti, pri kateri se z odmišljanjem nebitvenih posamičnosti pridobi možnost proučevanja vzročno-posledičnih povezav med bistvenimi značilnostmi pojava. Dejansko stanje je pogosto tako zapleteno, da ga je nemogoče popolnoma opisati z matematičnimi sredstvi, zato je model poenostavljen prikaz medsebojne povezave različnih dejavnikov, ki so po mnenju tistega, ki sestavlja model, za proučevani problem najpomembnejši.

V primeru izdelave modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi smo se odločili za uporabo dvo-stopenjskega modela financiranja. V tem modelu se najprej odločamo o oblikah financiranja (klasična oblika financiranja ali oblika partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem), na drugi stopnji uporabe modela pa se odločamo o virih financiranja (to so podrobni viri proračuna, ki so znotraj uveljavljenih/ustaljenih ter znotraj možnih ostalih virov financiranja opisani v poglavju 4. VIRI SREDSTEV).

Za obe stopnji obravnavanega modela financiranja smo poiskali kriterije, na podlagi katerih je možno izbrati primerno obliko financiranja in hkrati primerne vire financiranja za posamezen odsek. Za razlago uporabe posameznih kriterijev pri obeh dimenzijah matrike modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi smo potrebovali tudi nekatere predpostavke, na podlagi katerih temelji model financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi in nadaljnji izračuni v tem modelu.

5.1. ODLOČITEV O OBLIKAH FINANCIRANJA – PRVA STOPNJA MODELA FINANCIRANJA

5.1.1. Izbira najprimernejše oblike izvedbe izgradnje prometne infrastrukture

Ob obravnavi izvedbe izgradnje prometne infrastrukture se srečamo z dvema oblikama javnega naročanja: klasični način izvedbe javnega naročila z javnim razpisom in javno zasebno partnerstvo.



Slika 19: Možnosti izvedbe investicijskega projekta



Pri izbiri med izvajanjem v obliki JZP in klasičnega javnega naročanja se srečamo s številnimi vidiki, ki jih ni enostavno klasificirati kot prednosti in slabosti, temveč razlikami, ki vsakemu naročniku v določenih okoliščinah predstavljajo bodisi priložnost bodisi nevarnost.

Kljub temu pa ne smemo zanemariti enega ključnih dejstev, ki je podlaga za razmišljanje in odločanje o JZP. Dejstvo je, da bo pri infrastrukturnih investicijskih projektih kot izvajalec vedno udeležen zasebni sektor. Torej, ne glede na to, ali bomo izvedbo oddali preko klasičnega javnega naročila ali sklenili eno izmed oblik JZP, bo izvajalec vedno izhajal iz zasebnega sektorja³¹. Malo verjetno je, da se bo država odločila za ustanovitev javnega gradbenega podjetja ali pridobitev večjega lastniškega deleža v kakšnem, s tem pa se tudi alternativa ali naj izgradnjo prometne infrastrukture izvede javni ali zasebni sektor, ne bo pojavila. Drugače pa je na področju izvajanja storitev zdravstva, javnega transporta ipd., kjer tovrstne alternative obstajajo.

Kadar se JZP pravilno izvajajo, se praviloma zmanjšajo stroški življenjskega cikla, izboljša porazdelitev tveganj, pospeši izvedba javnih del in storitev, izboljša kakovost in dosežejo varčevalni učinki. Kljub temu, pa lahko na podlagi izkušenj drugih evropskih držav pri uporabi JZP ugotovimo:

- Nekateri sektorji se zdijo primernejši za uporabo modelov JZP kot drugi. Infrastrukturni projekti na področjih železniškega in cestnega prevoza so praviloma ustvarili merljivo dodano vrednost. Vseeno je treba počakati na ugotovitve, ali je možno podobne rezultate doseči tudi v zdravstvenem in izobraževalnem sistemu ter na drugih področjih. Ker so pogodbe začele veljati pred kratkim, dokončna ocena za zdaj ni možna. Zdi se, da tudi sektorji, za katere so značilne hitre tehnološke spremembe, na primer področje informacijske tehnologije, niso primerni za projekte JZP. Skoraj nemogoče je določiti verodostojne standarde kakovosti za daljše obdobje, ne da bi pri tem ovirali možno dno inovacije in izboljšanje kakovosti storitev.
- Pomembna je pravilna izbira parametrov za merjenje stroškovne učinkovitosti projektov JZP.
- Izkazalo se je, da projekti JZP pogosto prekašajo klasično oddajo javnih naročil v načrtovalni in gradbeni fazi, v obratovalni fazi pa včasih povzročajo velike težave.
- Razen tega so potrebna boljša sredstva za učinkovito preverjanje in zagotovitev vpliva na izvedbeno zmogljivost zasebnega sektorja. To vključuje tudi verodostojne sankcije, kot so klavzule o umiku plačila ali preklic pogodbe.
- Končno so za razvoj in uspeh JZP izjemno pomembni nacionalni politični pristop in obstoječe stanje usposobljenosti. Ustanavljanje specializiranih oddelkov znotraj javne uprave in izboljšanje usposobljenosti vodstva v zasebnem in javnem sektorju bosta verjetno zagotovila boljše rezultate v prihodnosti. Za to pa se bo morala spremeniti tudi miselnost v javni upravi.

³¹ Izjema je lahko skupno podjetje (»joint venture«), ki ga skleneta država in zasebni sektor, kjer del nalog prevzame javni sektor.



5.1.1.1. Alternativa dveh načinov izvedbe

Nesporno dejstvo je, da je koncept JZP privlačen za javni sektor predvsem iz razloga, da povezovanje javnega in zasebnega sektorja omogoča proračunsko nevtralnost oziroma razbremenitev javnih financ, ker breme financiranja prevzema zasebnik, zasebni kapital dalje pospešuje razvoj infrastrukture in omogoča alokacijo javnih sredstev v druge vire.

Dodaten čar popularnosti JZP daje tudi prenos finančnih, industrijskih in drugih tveganj na zasebni sektor, izkoriščanje know-howa in izkušenj zasebnega partnerja, ki nosi tudi odgovornost za obratovanje v času trajanja partnerstva, pa stimulacija zasebnika, saj bo glede na tipični finančni mehanizem tovrstnih poslov le ob uspešno zasnovanem in realiziranem projektu ter ustreznem upravljanju lahko povrnil vložena sredstva ter ustvaril načrtovani dobiček in objektivna presoja izvedljivosti projekta, kot je vrednotenje, ki ga opravi javna oblast. Poleg tega pa ne smemo zanemariti tudi dejstva, da je JZP osnovan med drugim tudi na predpostavki, da bo z vzpostavitvijo konkurence v fazi izbire zasebnega partnerja moč zagotoviti cenejše in/oziroma kakovostnejše izvajanje dejavnosti kot v režiji. Z JZP se zagotavlja tudi večja preglednost pri razporeditvi stroškov neke dejavnosti v javnem interesu (Mužina Aleksij: Ureditev javno-zasebnega partnerstva. Pravna praksa, številka 17, Ljubljana 2005, stran 9.).

V zadnjem času smo priča popularizaciji ideje JZP in pogostem navajanju prednosti, ki jih prinaša ta model. Pri tem pa je potrebno upoštevati, da zagovorniki JZP pogosto navajajo prednosti, ki izhajajo iz alternative izbire med izvajalcem iz javnega in zasebnega sektorja (večja učinkovitost zasebnega sektorja, hitrost, strokovnost, ipd.). Vendar pa se navedene prednosti, ki se trenutno pojavljajo v javnosti, našega primera ne tičejo, saj bo pri gradnji ceste vedno večinski izvajalec zasebni sektor. Alternative, da bi gradnjo izvedla katerakoli javna služba seveda ne pridejo v poštev.

Glavne prednosti v prid JZP se v našem primeru nanašajo na:

- Različna dinamika plačil.
- Porazdelitev tveganja glede presežka stroškov.
- Hitrost izvedbe.
- Razlike pri izvedbi postopka oddaje naročila.

V nadaljevanju sledi obravnava zgoraj izpostavljenih vidikov.

5.1.1.2. Različna dinamika plačil

Pri financiranju javnih naročil se država sreča z večjimi izdatki v začetni fazi izgradnje. Takrat mora preko javnega naročila³² financirati izgradnjo ter hkrati tudi nositi tveganje

³² Javnih naročil za izgradnjo prometne infrastrukture 3. razvojne osi je lahko tudi več; ločeni so lahko za izgradnjo ceste in infrastrukturnih objektov, kakor tudi znotraj te delitve deljeni na cestne odseke, posamezne objekte ipd.

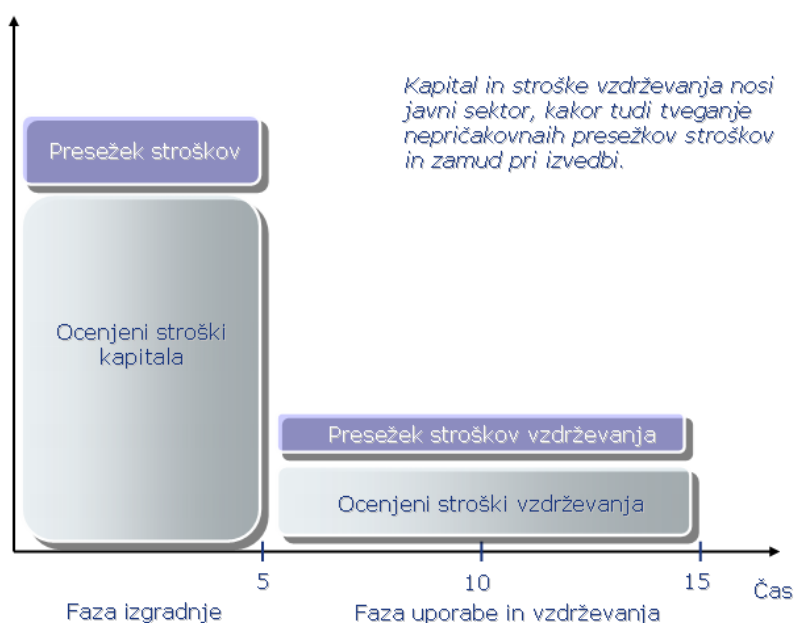


Strukturni skladi EU v Sloveniji



nepričakovanih presežkov stroškov in zamud pri izvedbi, do katerih lahko pride zaradi različnih (ne)objektivnih razlogov na obeh straneh – naročnikovi in izvajalčevi. Presežki planiranih stroškov ali zamude pri izvedbi so na področju izgradnje cest pri nas in po svetu dokaj pogosti.

Po zaključku faze izgradnje se začne faza vzdrževanja, katere stroške prav tako nosi država. Faza vzdrževanja prometne infrastrukture vključuje periodične obnove cestišč ter ostalo objektno vzdrževanje. Za samo vzdrževanje se lahko izvede nov javni razpis ali pa je samo vzdrževanje hkrati že predmet prvotnega razpisa. Tudi pri stroških vzdrževanja so na področju prometne infrastrukture pogosti presežki dejanskih stroškov nad prvotno načrtovanimi.



Slika 20: Dinamika plačil pri javnih naročilih

V kolikor pa se država odloči za JZP na področju izgradnje prometne infrastrukture 3. razvojne osi, pa se pri tem sreča predvsem z drugačno dinamiko plačil.

Kot smo omenili, je vir financiranja pri JZP in JN še vedno isti – državni proračun, s čemer so lahko tudi viri za zagotavljanje polnjenja državnega proračuna enaki pri obeh oblikah izvedbe. V poštev pride povečanje davčne stopnje, izdaja državnih obveznic, neposredno zadolževanje, ipd.

Pri JZP se država v fazi izgradnje ne srečuje s stroški financiranja izgradnje prometne infrastrukture, saj ti ležijo na izbranem predstavniku zasebnega sektorja. Enakomerno porazdeljena plačila prične država plačevati zasebniku šele, ko se začne uporaba samega predmeta JZP, torej v fazi uporabe. Tako se zasebni sektor srečuje s problemi zbiranja sredstev, problematiki operativne izvedbe ter stroški morebitne zamude pri izvedbi. Država je zgolj dolžna zagotoviti vire za plačevanje uporabnine po fazi izgradnje. Uporabnina je lahko sestavljena iz pavšala za samo zagotavljanje storitve ter variabilnega dela, ki je odvisen od

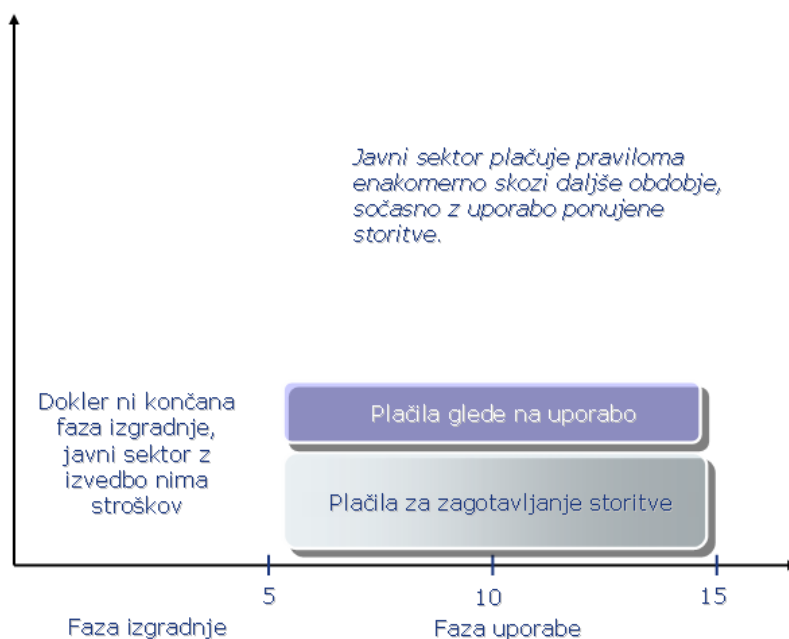


Strukturni skladi EU v Sloveniji



stopnje uporabe predmeta JZP. Enako v tem primeru tudi stroške vzdrževanja nosi zasebni sektor.

Pri tovrstnem zagotavljanju storitve je seveda ključnega pomena, da so kriteriji, ki zagotavljajo nivo kvalitete izvajanja storitve jasno opredeljeni že v sami partnerski pogodbi, sklenjeni na začetku projekta. Le ti preprečujejo kasnejše zniževanje stroškov zasebnika na račun kvalitete končne storitve³³.



Slika 21: Dinamika plačil pri javno-zasebnem partnerstvu

Pri JZP prav tako zasebni sektor nosi posledice presežka dejanskih stroškov nad pričakovanimi, saj se višina periodičnih plačil opredeli že pred samo fazo izgradnje. Zasebnik bo tako skušal v višino bodočih obročnih plačil uporabnine, poleg pričakovane kapitalne stopnje donosa, vračunati tudi premijo za tveganje.

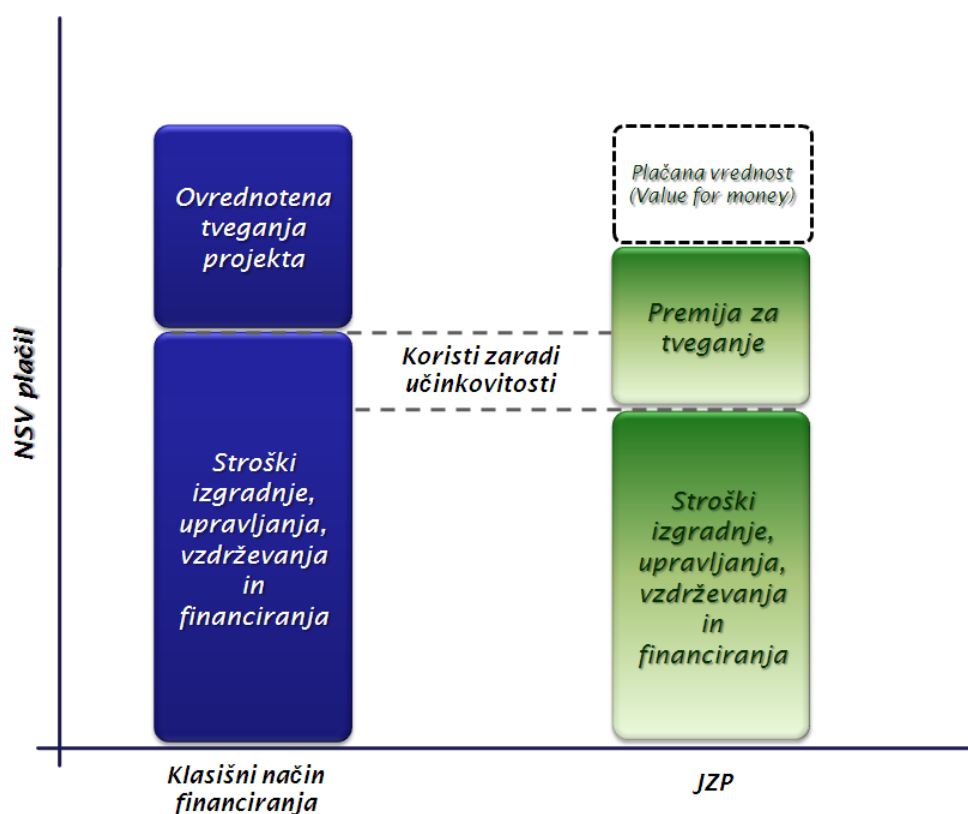
5.1.1.3. Porazdelitev tveganja glede presežka stroškov

Kadar se država odloči izvedbo javnega naročila izpeljati preko klasičnega načina velikokrat nosi tudi tveganje nepričakovanih presežkov stroškov. Do presežkov stroškov lahko pride zaradi različnih (ne)objektivnih razlogov na obeh straneh – naročnikovi in izvajalčevi. Presežki planiranih stroškov ali zamude pri izvedbi ter posledično sklepanje dodatnih aneksov k obstoječim pogodbam so na področju izgradnje cest pri nas in po svetu dokaj pogosti. Razlogi so lahko v pomanjkljivo ali nejasno definiranem obsegu del, nepredvidenih okoliščinah, dodatnih zahtevah in podobno. Izkušnje v Sloveniji kažejo, da je klasični način financiranja in izgradnje avtocestnega omrežja, precej dražji od predvidenega oziroma

³³ Gre predvsem za preprečevanje nižanja stroškov na račun slabšega vzdrževanja, slabe kvalitete končnih objektov zaradi slabše kvalitete gradnje ipd.



ocenjenega obsega. Podcenjena vrednost izgradnje oziroma občutna prekoračitev ocenjene investicijske vrednosti je posledica dejstva, da oddaja del za izgradnjo poteka preko postopkov javnega naročanja. Skupni imenovalec vseh razpisov za oddajo del za izgradnjo je zagotovo dejstvo, da je cena glavni kriterij izbire izvajalca. Zato se je pogosto dogajalo, da so zainteresirani zasebniki s čim nižjimi cenami poskušali pridobiti posle. Dejstvo pa je, da te cene načelno niso odražale dejanske vrednosti del, zato so v določeni točki z javnim naročnikom (DARS d.d.) pričeli podpisovati anekse za dodatna in (ne)predvidena dela, ki so se izvajala na določenem odseku. Tako lahko ugotovimo, da je bila praviloma dejanska vrednost izgradnje občutno višja kot tista, za katero sta javni partner in zasebnik podpisala pogodbo za opravljeno gradnjo. Ta in številna druga tveganja so poglavitni vir primerljivosti izgradnje s klasičnim (proračunskim) načinom in izgradnjo v okviru JZP. Koncept JZP namreč predvideva, da zasebnik prevzame vsa poslovna, gradbena in druga tveganja in jih upošteva pri pogodbeni ceni, ki jo plačujejo ali uporabniki s plačili za uporabo določene infrastrukture ali pa za uporabnike plačuje država. Pogodbeno določeno plačilo tako predvideva tudi tveganje ter stroške povezane z dodatnimi in (ne)predvidenimi deli.



Slika 22: Primerjava NSV plačil po klasičnem načinu in v okviru JZP

Poleg ustreznosti samega koncepta pa je že Evropska komisija v smernicah in navodilih priporočila uporabo postopka konkurenčnega dialoga za izbor zasebnega partnerja pri JZP. Konkurenčni dialog začne naročnik in sicer s tistimi kandidati, ki izpolnjujejo pogoje iz razpisne dokumentacije. Cilj takšnega postopka je ugotoviti in opredeliti sredstva, ki so najbolj primerna za zadovoljevanje naročnikovih potreb. V dialogu naročnik s kandidati, ki izpolnjujejo pogoje lahko razpravlja o vseh vidikih predmeta naročila, kar vključuje predmet



Strukturni skladi EU v Sloveniji



javnega naročila, oblikovanje sklopov, oblikovanje rešitev za oddajo javnega naročila, oblikovanje meril, itd. Kandidati v dialogu naročniku predlagajo rešitve, naročnik pa lahko predlagane rešitve med seboj primerja. Ko je naročnik zadovoljen z eno izmed ponujenih rešitev ali kombinacijo predloženih rešitev, pozove vse udeležence konkurenčnega dialoga, da na podlagi sprejete rešitve predložijo končne ponudbe, ki morajo vsebovati vse zahteve iz razpisne dokumentacije

Podobno tudi pri stroških v fazi vzdrževanja na področju prometne infrastrukture, pogosto prihaja do presežkov stroškov nad prvotno načrtovanimi. Faza vzdrževanja prometne infrastrukture vključuje periodične obnove cestišč ter ostalo objektno vzdrževanje. Za samo vzdrževanje lahko država izvede nov javni razpis ali pa je samo vzdrževanje hkrati že predmet prvotnega razpisa.

Pri JZP je tako zasebni sektor tisti, ki nosi posledice presežka dejanskih stroškov nad pričakovanimi, saj se višina periodičnih plačil opredeli že pred samo fazo izgradnje. Zasebnik bo tako skušal v višino bodočih obročnih plačil uporabnine, poleg pričakovane kapitalske stopnje donosa, vračunati tudi premijo za tveganje.

Zaradi porazdelitve tveganj v smeri zasebnega sektorja posledično lahko to prinaša višje skupne stroške izvedbe pri JZP. Zasebni sektor se bo skušal zavarovati s pribitki za tveganje, saj mora vse nepredvidene stroške zaradi subjektivnih in objektivnih dejavnikov nositi sam. Vendar če se ta tveganja uresničijo, so lahko stroški pri klasičnem načina financiranju še višji, saj bo izvajalec del, prek aneksov k izvorni pogodbi, vse te nepredvidene stroške prevajal na naročnika.

5.1.1.4. Hitrost izvedbe

Praviloma ima izvajalec pri JZP večji interes, da infrastrukturni objekt čimprej preide v uporabo, saj je to ponavadi pogoj za prihodke iz tega naslova, ki so lahko bodisi pobiranje cestnin (»user-pay princip«) ali uporabnina s strani države (»shadow toll«). Pri klasičnem javnem naročilu je izvajalec zavezan s pogodbenim rokom izvedbe, vendar ga praviloma ni motiviran realizirati prej, v kolikor je to v njegovi moči.

Pri primerjavi in proučevanju hitrosti realizacije investicijskega infrastrukturnega projekta lahko primerjamo hitrost izvedbe predvsem v pripravljalni in izvedbeni fazi investicije. Klasični način financiranja investicije s proračunskimi sredstvi je pogojen s pravili o javnem naročanju, ki je glede na izkušnje v Sloveniji predvsem pri izgradnji avtocestnega omrežja, precej zapleten in dolgotrajen postopek. Dejstvo je, da je izgradnja cestne infrastrukture precej donosen posel za zasebna podjetja zato na tem segmentu velja precej močna konkurenca. Močna konkurenca pa posledično vpliva na dolgotrajne postopke, ki so posledica dolgotrajnih in zahtevnih postopkov revizije. Poleg tega pa je pri časovnem vidiku izvedbe pripravljalne faze potrebno upoštevati, da je potrebno izvesti več javnih naročil za izvedbo posameznih segmentov infrastrukture, kar dodatno vpliva na daljše roke izvedbe javnega naročila.

Gledano z vidika izvedbene faze, so izbrani izvajalci del oziroma dobavitelji opreme zavezani s pogodbenimi roki, ki pa praviloma pri klasičnem načinu izvedbe investicijskih projektov niso



tako močno pogojeni s čim hitrejšo izvedbo, poleg tega pa za roke izvedbe velja podobno kot za ceno, saj so tudi roki pogosto eden izmed kriterijev najugodnejše ponudbe, pri čemer zainteresirani ponudniki špekulirajo s podanimi roki in jih kasneje ustrezno prilagodijo z aneksi.

V kolikor na hitrost izvedbe pripravljalne in izvedbene faze gledamo z vidika modela javno-zasebnega partnerstva, težko sprejmemo sklep, da so ti postopki hitrejši, saj so podvrženi različnim pravilom izbora zasebnega partnerja. Evropska komisija za izbor zasebnega partnerja predvideva postopek konkurenčnega dialoga, ki ga opredeljuje v letu 2004 sprejeta evropska direktiva³⁴. Podobno opredelitev in priporočilo je prevzela tudi Slovenija v ZJZP. Poglavitna pomanjkljivost tega postopka v Sloveniji je, da praktično ni nobenih izkušenj oziroma primerov dobrih ali slabih praks.

S konkurenčnim dialogom je bil razen znanih postopkov, ki vključujejo odprti in zaprti postopek ter postopek s pogajanjem za oddajo javnih naročil nad mejno vrednostjo, določen nov postopek dodelitve. Postopek združuje elemente postopka javnih razpisov in elemente postopka s pogajanjem. Ta postopek je subsidiaren odprtim in zaprtim postopkom, hkrati pa ima prednost pred postopkom s pogajanjem. Gre torej za postopek, ki ga lahko javni partner uporabi v primeru posebej kompleksnih in zahtevnih naročil, v katerem lahko kateri koli gospodarski subjekt zahteva sodelovanje in v katerem se opravi dialog s kandidati, ki sodelujejo v postopku, s ciljem oblikovati eno ali več variant, ki lahko izpolnijo zahteve javnega partnerja in na podlagi katerih se izbrane kandidate nato povabi, da predložijo svojo ponudbo. Uporaba konkurenčnega dialoga pa je prepovedana v primeru javno naročniškega partnerstva, ko je javni partner naročnik na vodnem, energetske, prometnem in poštnem sektorju. V takšnem primeru vodi javni partner postopek izbora izvajalca javno zasebnega partnerja po postopku s pogajanjem po predhodni objavi, pri čemer se pravila zakona o konkurenčnem dialogu smiselno uporabljajo.

Prednost tega postopka je v tem, da lahko javni partner, ko ne more objektivno določiti tehničnih sredstev za izpolnitev svojih potreb ali ciljev ali ne more objektivno določiti pravnega in/ali finančnega ustroja projekta, s ponudniki v posameznih fazah oblikuje svoje zahteve, ki ustrezajo njegovim ciljem in na podlagi katerih le-ti potem podajo svoje ponudbe.

Prav pomanjkanje izkušenj in nejasnost samega poteka postopka pa vpliva na hitrost oziroma tudi na kakovost izbire zasebnega partnerja. Tako praktično ne moremo neposredno primerjati hitrost izvedbe pripravljalne faze v primeru klasičnega načina in v primeru JZP. Oba načina izvedbe lahko primerjamo zgolj na podlagi predpostavk in izkušenj iz tujine. Prav slednje kažejo na to, da trajanje pripravljalne faze, v okviru katere javni sektor izbira zasebnega partnerja preko konkurenčnega dialoga, traja med 2,5 let in 3 leti. Tako da na podlagi tega lahko sklepamo, da hitrost izvedbe pripravljalne faze pri modelu JZP niti ni odločilnega pomena. Prednost v hitrosti izvedbe se lahko pokaže predvsem v dejstvu, da gre v primeru JZP za enkratni postopek izbora zasebnega partnerja, ki se zaveže, da bo vzpostavil celotno infrastrukturo, medtem ko je pri klasičnem načinu z uporabo pravil o

³⁴ 29. člen Direktive 2004/18/EC.



javnem naročanju potrebno izvesti več ločenih naročil za vsak posamezen segment investicijskega projekta (izgradnja, oprema, strojne inštalacije, elektro inštalacije, vzdrževanje in podobno).

Prednost v hitrosti izvedbe se praviloma izkaže v izvedbeni fazi, saj je zasebni partner zainteresiran za čim hitrejšo in seveda čim kakovostnejšo izgradnjo, saj bo infrastruktura v čim krajšem času prešla v uporabo, s čimer se bodo generirali pričakovani denarni tokovi, na podlagi katerih bo zasebnik plačeval vse zahtevane obveznosti do investorjev in posojilodajalcev.

5.1.1.5. Razlike pri izvedbi postopka oddaje naročila

Pri izvedbi samega postopka oddaje naročila prihaja pri klasični obliki javnega naročanja in JPZ do nekaterih razlik:

- Izkušnje in poznavanje postopka. Klasični način izvedbe javnih naročil ima v Sloveniji že več kot desetletje tradicije, medtem ko je bila zakonska osnova za javno zasebno partnerstvo, sprejeta šele pred kratkim. Javni sektor ima tako bistveno več znanja in izkušenj s področja klasičnega načina javnega naročanja.
- Razlike zagotovo nastajajo tudi pri specifikiranju naročila. V primeru klasičnega načina izvedbe je praviloma potrebno v okviru tehničnih specifikacij podrobno definirati vsebino naročila. S tem so povezana določena tveganja da bo vsebina premalo podrobno definirana, česar rezultat je lahko povsem neustrezna infrastruktura, na drugi strani pa je vsebina projekta lahko preveč podrobno definirana, kar rezultira v dejstvu, da bodo potencialni ponudniki, naročniku očitali diskriminatornost, kar je dovolj dobra podlaga za vložitev zahtevka za revizijo, s čimer se podaljša rok izbora izvajalca. V primeru JPZ, pa je predvidena in priporočena uporaba konkurenčnega dialoga, kjer bo javni partner poznal cilj, to je določena infrastruktura, ne pozna pa točne specifikacije le-te. Skozi dialog z ustreznimi zasebnimi izvajalci pridobi ustrezne inpute na podlagi katerih lahko dovolj podrobno in povsem nediskriminatorno pripravi tehnične specifikacije, na podlagi katerih zasebniki oddajo svoje ponudbe.
- Natančnejša ocena stroškov. Pri klasičnem načinu izvedbe naročnik v razpisni dokumentaciji opredeli okvirno vrednost javnega naročila in v ta namen rezervira proračunska sredstva. Mnogokrat zaradi nepoznavanja področja na strani javnega sektorja prihaja do napačne ocene vrednosti. V kolikor je ocenjena vrednost naročila premajhna, je lahko število oddanih ponudb nezadostno in potrebna je priprava novega javnega razpisa. V primeru JPZ pa naročnik opredeli pričakovane attribute končne storitve, izvajalci s strani zasebnega sektorja pa oddajo ponudbe, katere naročnik kasneje obravnava v okviru konkurenčnega dialoga.
- Manjše število postopkov izbire izvajalca. Pri JPZ se lahko sklene pogodba za daljše časovno obdobje, medtem ko se pri klasičnem načinu javnega naročanja izvajalec praviloma ponovno izbran vsake tri leta. V primeru nekvalitetnega izvajalca ima naročnik pri klasičnem načinu več možnosti, da izbere drugega ter hkrati izvaja zaradi ponavljajoče se ponovne izbire, določen psihološki pritisk glede kvalitete zagotavljanja



Strukturni skladi EU v Sloveniji



storitve. Pri zagotavljanju kvalitete storitve je pri JZP ključnega pomena, da so kriteriji, ki zagotavljajo nivo kvalitete jasno opredeljeni že v sami partnerski pogodbi, sklenjeni na začetku projekta. Le ti preprečujejo kasnejše zniževanje stroškov zasebnika na račun kvalitete končne storitve³⁵.

5.1.1.6. Opis dileme, ki izhaja iz zakonskega določila, da je potrebno opredeliti ali je JZP izvedljivo

Ne glede na to ali je model JZP z vsemi svojimi prednostmi in tudi slabostmi potencialno zanimiv ali pa tudi povsem nezanimiv koncept, je potrebno slediti zakonodaji.

V Sloveniji je bil v prejšnjem letu sprejet nov Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, katerega vacatio legis je potekel dne 07.03.2007. Iz tega zakona je možno razbrati usmeritev k odobranju in vzpodbujanju zasebnih vlaganj v javne projekte oziroma k vzpodbujanju vlaganja javnega sektorja v zasebne projekte, ki so v javnem interesu. Namen ZJZP je omogočiti in pospeševati zasebna vlaganja v izgradnjo, vzdrževanje oziroma upravljanje objektov in naprav javno-zasebnega partnerstva ter druge projekte, ki so v javnem interesu, zagotoviti gospodarno in učinkovito izvajanje gospodarskih in drugih javnih služb ali drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, omogočiti smotrno uporabo, upravljanje ali izkoriščanje naravnih dobrin, grajenega javnega dobra ali drugih stvari v javni lasti ter drugo vlaganje zasebnih (ali zasebnih in javnih) sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so vsaj delno v javnem interesu, oziroma v dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu.

Skladno z veljavno zakonodajo, je potrebno upoštevati dejstvo, da so odgovorne osebe v Sloveniji, v okviru Zakona o Javno zasebnem partnerstvu, v smeri vzpodbujanja takšnega partnerstva predvidele presojo, ali je predmetne projekte mogoče izvesti v okviru javno-zasebnega partnerstva. Drugi odstavek, 8. člena ZJZP namreč določa: »V primeru vrednosti nad 5.278.000 € lahko javni partner naročilo gradnje oziroma storitve izvede kot javno naročilo samo v primeru, če se glede na ekonomske in druge okoliščine projekta ugotovi, da postopka ni mogoče izvesti v eni izmed oblik javno-zasebnega partnerstva ali to ekonomsko ni upravičeno«. Vsebinsko ekonomske upravičenosti nadalje opredeljuje Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva (Ur.l. RS, št. 32/2007), po katerem mora biti dokumentacija pripravljena v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06) in dokumentacija, ki jo mora predložiti zainteresirana oseba. Slednja mora vsebovati predvsem idejne rešitve za doseg razpisanih ciljev, analizo razvojnih možnosti in sposobnosti investitorja, prikaz ocene investicije ter predvidene finančne konstrukcije, iz katere bodo razvidna tveganja, ki bi jih zainteresirana oseba prevzela z oceno vrednosti posameznega prevzetega tveganja, ekonomsko oceno projekta, časovni načrt izvedbe ter oceno prihodkov in stroškov v času življenjske dobe projekta.

³⁵ Gre predvsem za preprečevanje nižanja stroškov na račun slabšega vzdrževanja, slabe kvalitete končnih objektov zaradi slabše kvalitete gradnje ipd.



5.1.2. Analiza ekonomske upravičenosti izgradnje 3RO z uporabo modela JZP

Določeni elementi ocene ekonomske upravičenosti so bile že pripravljene v izdelkih pri preteklih projektih, ki se dotikajo področja izgradnje in vzpostavitve 3. Razvojne osi. V nadaljevanju pa smo avtorji ekonomsko – finančne analize proučili možnosti izgradnje 3. Razvojne osi v okviru javno-zasebnega partnerstva. Pri tem smo s podrobnimi izračuni ugotavljali ekonomsko upravičenost izgradnje 3RO z uporabo koncepta JZP. Pri tem smo upoštevali osnovna izhodišča izvedbe investicijskega projekta in pričakovana povračila zasebnim izvajalcem za prevzeta tveganja. Pri nadaljnjih izračunih smo analizirali tudi morebitno intervencijo javnega sektorja z različnimi oblikami podpore ves čas trajanja infrastrukturnega projekta, ki je namenjena premostitvi vrzeli med zahtevo zasebnega investitorja po finančni učinkovitosti projekta in celovitim ekonomsko – socialnim vrednotenjem gospodarske infrastrukture.

5.1.2.1. Predpostavke izračuna ekonomske upravičenosti

Izračun ekonomske upravičenosti izvedbe infrastrukturnega projekta je osnovan na modelu, ki združuje sistem številnih dejavnikov, ki vplivajo na celotno vrednost investicije. Zgradba modela je prikazana na spodnji sliki.



Slika 23: Model izračuna ekonomske upravičenosti

Predpostavke, ki služijo kot vhodni elementi v model, so združene v naslednjih devet skupin:

- predpostavke glede izbranega scenarija,
- predpostavke glede razčlenitve na posamezne odseke,



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- predpostavke glede dolžine posameznih odsekov,
- predpostavke glede prioriteta vrstnega reda izgradnje posameznih odsekov,
- predpostavke glede vrednosti investicije v izgradnjo infrastrukture na posameznem odseku,
- predpostavke glede vrednosti vzdrževanja infrastrukture,
- predpostavka glede strukture kapitala,
- predpostavke glede stroškov kapitala,
- predpostavke glede prometnih tokov.

Opozoriti velja, da končna ocena ekonomske upravičenosti velja le ob izpolnitvi vseh predpostavk, ki so opredeljene v nadaljevanju.

Vrednosti posameznih predpostavk so podrobneje predstavljene v Prilogah (8.1 Priloga 1: Predpostavke za izračun ekonomske upravičenosti)

5.1.2.2. Ocena ekonomske upravičenosti

Zgoraj navedene predpostavke predstavljajo ključne vhodne podatke za izračun ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta 3. razvojna os. Ocena ekonomske upravičenosti je pripravljena ločeno za vsak odsek, pri čemer pa bomo v nadaljevanju primerjali in analizirali skupne podatke za celotno cestno infrastrukturo.

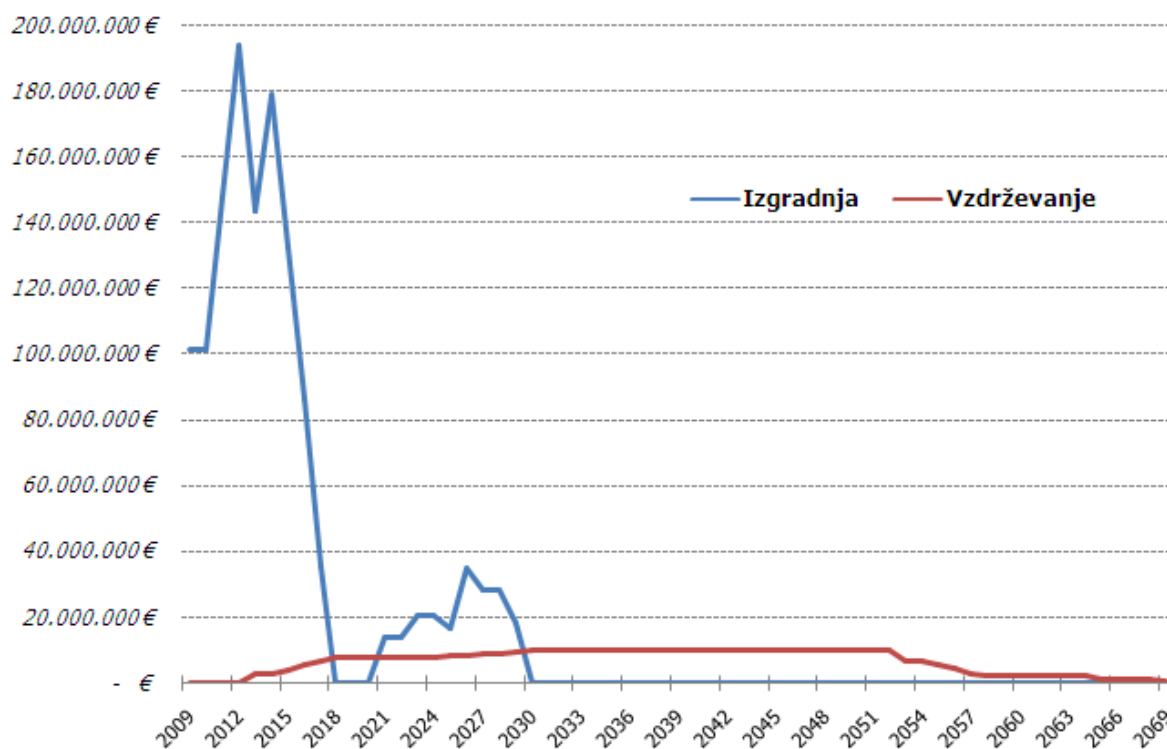
Na podlagi analize lahko ugotovimo, da celotna vrednost investicije v življenjski dobi znaša 1.750 mio €, pri čemer 77% vrednosti oziroma 1.316 mio € predstavljajo stroški izgradnje infrastrukture, 23 % oziroma 389,9 mio € pa predstavljajo celotni stroški vzdrževanja oziroma stroški obratovanja celotne infrastrukture.

Dolžina	Skupna vrednost investicije	Izgradnja	Delež izgradnje	Vzdrževanje	Delež vzdrževanja
200,45	1.705.927.569,24 €	1.316.000.000,00 €	77%	389.927.569,24 €	23%

Tabela 25: Skupna ocena investicije



Strukturni skladi EU v Sloveniji

**Slika 24: Vrednost izgradnje infrastrukture in vzdrževanje**

Na podlagi zgornje slike lahko ugotovimo, da v prvih letih večino investicije predstavljajo stroški izgradnje posameznih odsekov. Stroški vzdrževanja se pojavijo v letu 2013, ko v uporabo preidejo prvi odseki in enakomerno naraščajo do leta 2052, ko se zaključi 40-letna ekonomska doba uporabe prvih v promet predanih odsekov. Po tem letu pričnejo stroški vzdrževanja padati, vse do leta 2069 ko se zaključi ekonomska življenjska doba zadnjega v promet predanega odseka cestne infrastrukture.

Z vidika skupne vrednosti investicije lahko ugotovimo, da največ sredstev zahteva odsek 4 in sicer skupna ocenjena vrednost investicije znaša dobrih 254 mio €, od tega 81% oziroma 205 mio € predstavlja sama izgradnja, medtem ko stroški vzdrževanja predstavljajo preostalih 19% investicije oziroma dobrih 49 mio € v 40-letni ekonomski življenjski dobi odseka. Odseku 4 po vrednosti sledijo odsek 6, odsek 8, odsek 5 ter odsek 12, pri katerih vrednost investicije presega 100 mio €.

Odsek	Dolžina odseka	Vrednost izgradnje	Vrednost vzdrževanja (leto)	Skupna vrednost vzdrževanja	Skupaj vrednost investicije
1	9,12	56.000.000,00 €	546.684,05 €	21.867.362,00 €	77.867.362,00 €
2	8,27	41.000.000,00 €	632.547,30 €	25.301.892,00 €	66.301.892,00 €
3	7,54	61.000.000,00 €	455.988,50 €	18.239.540,00 €	79.239.540,00 €

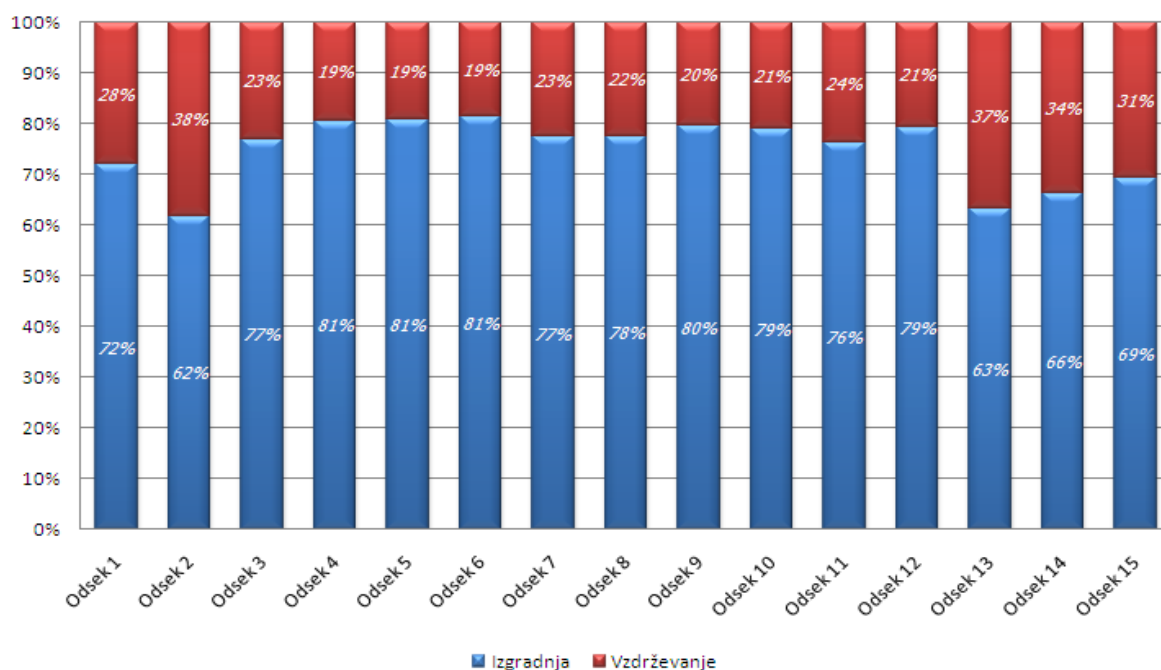


Strukturni skladi EU v Sloveniji



4	16,55	205.000.000,00 €	1.228.466,25 €	49.138.650,00 €	254.138.650,00 €
5	14,72	144.000.000,00 €	850.022,25 €	34.000.890,00 €	178.000.890,00 €
6	19,66	185.000.000,00 €	1.054.482,00 €	42.179.280,00 €	227.179.280,00 €
7	16,29	84.000.000,00 €	610.246,21 €	24.409.848,32 €	108.409.848,32 €
8	25,5	155.000.000,00 €	1.121.474,64 €	44.858.985,60 €	199.858.985,60 €
9	12,75	74.000.000,00 €	469.376,41 €	18.775.056,30 €	92.775.056,30 €
10	12,51	76.000.000,00 €	500.125,84 €	20.005.033,62 €	96.005.033,62 €
11	6,15	29.000.000,00 €	226.311,09 €	9.052.443,40 €	38.052.443,40 €
12	11,02	85.000.000,00 €	551.350,80 €	22.054.032,00 €	107.054.032,00 €
13	10,58	26.000.000,00 €	378.235,00 €	15.129.400,00 €	41.129.400,00 €
14	14,09	40.000.000,00 €	511.128,12 €	20.445.124,70 €	60.445.124,70 €
15	15,7	55.000.000,00 €	611.750,78 €	24.470.031,30 €	79.470.031,30 €
Skupaj	200,45	1.316.000.000,00 €	9.748.189,23 €	389.927.569,24 €	1.705.927.569,24 €

Tabela 26: Struktura investicije po posameznih funkcionalnih odsekih



Slika 25: Struktura investicije po posameznih funkcionalnih odsekih



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Na podlagi zgoraj navedenih izračunov, ki temeljijo na opredeljenih predpostavkah, lahko ugotovimo, da je za investicijo v njeni 40-letni ekonomski življenjski dobi potrebno zagotoviti slabih 1.706 mio €, od tega 1.316 mio € za samo izgradnjo ter 389,9 mio € za zagotavljanje normalnega obratovanja infrastrukture.

Podrobnejši izračuni, ki so podlaga za oceno ekonomske upravičenosti so prikazani v prilogah (Priloga 2: Izračuni ekonomske upravičenosti).

5.1.2.3. Ugotovitve analize

Rezultati analize, ki je predstavljena v prejšnjem poglavju, predstavljajo pomembno podlago in input za sprejem odločitve o izvedbi investicijskega projekta izgradnje in zagotavljanju delovanja 3RO v 40-letni ekonomski življenjski dobi. Odločitev lahko velja za celotno cestno infrastrukturo oziroma za posamezne funkcionalne sklope.

Dejstvo je, da Slovenija proučevano cestno povezavo oziroma infrastrukturo nujno potrebuje, saj regije, ki bi jih ta cestna povezava povezala, zaostajajo v razvoju pred ostalimi bolj razvitimi regijami. Vendar pa se kljub nujnosti pojavlja težava pomanjkanja ustreznih finančnih sredstev. Trenutno aktualna alternativa financiranja infrastrukturnih projektov, ki so v javnem interesu, je zagotovo koncept JZP. Kljub vsem prednostim, ki jih koncept prinaša (*promocija inovativnih rešitev zasebnika v projekte v javnem interesu, proračunska nevtralnost oziroma razbremenitev javnih financ (javnemu sektorju omogoča alokacijo javnih sredstev v druge vire), delni prenos finančnih, poslovnih in drugih tveganj na zasebni sektor (saj le-ta nosi tudi odgovornost za izvajanje predmeta javno-zasebnega partnerstva v času trajanja partnerstva), izboljšana kvaliteta izvajanja javnih storitev zaradi večje odgovornosti zasebnega partnerja, izkoriščanje znanja (know-how) in izkušenj zasebnega partnerja (saj je lahko realizacija investicije tako hitrejša), z vzpostavitvijo konkurence v fazi izbire zasebnega partnerja je mogoče zagotoviti, cenejše in učinkovitejše izvajanje dejavnosti kot to danes izvaja javni sektor, vzpostavitev dobrih (poslovnih) odnosov med javnim in zasebnim sektorjem*), pa je potrebno upoštevati, da JZP ni nujno najugodnejša oziroma prednostna izbira izvedbe projekta. Dejstvo je, da pri konceptu JZP nastanejo tudi stroški kapitala, ki so višji od stroškov v primeru javnih (proračunskih) sredstev, vendar pa je pri primerjavi stroškov kapitala oziroma širše pri primerjavi stroškov investicije med klasičnim (proračunskim) načinom financiranja investicije ter modelom JZP, potrebno upoštevati tudi tveganja, katerih finančne posledice kaj hitro podražijo klasično financiranje investicije.

Dejstvo je, da zasebnik v okviru JZP prevzame večino tveganj, kar obračuna v svoji ceni storitve, ki jo plačujejo ali uporabniki ali pa država za uporabnike. Poleg prevzema tveganj in učinkovitejšega obvladovanja le teh, se ključne razlike pokažejo tudi pri učinkovitejšemu obvladovanju stroškov izgradnje, vzdrževanja in upravljanja rezultatov projekta. V kolikor to združimo v celoto, je moč ugotoviti, da je izgradnja v okviru JZP lahko ekonomsko učinkovitejša in uspešnejša, vendar pa je potrebno poudariti, da so dejanski rezultati vidni v dolgoročnejšem obdobju.

Na podlagi teh izhodišč so v nadaljevanju predstavljene ključne ugotovitve analize, v okviru katere smo preučevali ekonomsko upravičenost izgradnje z uporabo koncepta JZP.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



1. Vrednost celotne investicije, vključujoč izgradnjo in vzdrževanje infrastrukture v 40-letni ekonomski življenjski dobi znaša slabih 1.706 mio €, pri čemer večino (77%) predstavljajo vrednost izgradnje funkcionalnih odsekov, preostalih 23% pa predstavlja vzdrževanje le-teh v 40-letnem obdobju. Na podlagi ocenjene vrednosti investicije in finančne konstrukcije, ki je predvidena za izgradnjo v okviru JZP, ki predvideva strukturiranje lastniškega in dolžniškega kapitala smo ocenili, da celotna vrednost investicije, ki vključuje tudi stroške financiranja, znaša dobrih 4.766 mio €. Vrednost investicije vključuje stroške lastniškega kapitala (ob predpostavki 15% deleža v finančni konstrukciji in 10% donosa na vložen kapital), stroške dolžniškega kapitala EIB (ob predpostavki 51% deleža v finančni konstrukciji in 5% obrestni meri) ter stroške dolžniškega kapitala komercialnih bank (od predpostavki 34% deleža v finančni konstrukciji in 6% obrestni meri). Izračunana celotna vrednost investicije, predstavlja osnovo za zahtevane prihodke za celotno 3RO oziroma njene posamezne funkcionalne odseke. Skupna vrednost investicije predstavlja osnovo za izračun skupne letne obveznosti, ki jo mora zasebnik plačevati upnikom oziroma lastnikom vloženega kapitala. Ocenjene skupne in letne obveznosti po posameznih funkcionalnih odsekih so predstavljene v spodnji tabeli.

Odsek	Skupaj zahtevan prihodek	Skupaj zahtevan prihodek / leto
Skupaj 3RO	4.766.104.880,15 €	119.152.622,00 €
Odsek 1	208.429.974,37 €	5.210.749,36 €
Odsek 2	162.495.370,63 €	4.062.384,27 €
Odsek 3	221.097.397,55 €	5.527.434,94 €
Odsek 4	730.085.069,63 €	18.252.126,74 €
Odsek 5	512.290.741,89 €	12.807.268,55 €
Odsek 6	656.551.382,00 €	16.413.784,55 €
Odsek 7	303.709.220,86 €	7.592.730,52 €
Odsek 8	560.220.952,25 €	14.005.523,81 €
Odsek 9	264.647.414,50 €	6.616.185,36 €
Odsek 10	272.569.480,10 €	6.814.237,00 €
Odsek 11	105.517.801,29 €	2.637.945,03 €
Odsek 12	304.506.658,49 €	7.612.666,46 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek	Skupaj zahtevan prihodek	Skupaj zahtevan prihodek / leto
Odsek 13	102.070.718,11 €	2.551.767,95 €
Odsek 14	154.017.289,25 €	3.850.432,23 €
Odsek 15	207.895.409,23 €	5.197.385,23 €

Tabela 27: Obseg zahtevanih letnih prihodkov po posameznih funkcionalnih odsekih

2. Investicija v cestno omrežje se praviloma vrne iz naslova pobiranja cestnin končnim uporabnikom, kar je pravzaprav ena glavnih podlag za izvedbo JZP. Izvedba projektov v okviru JZP je osnovana na ocenjenih denarnih tokovih v preučevani dobi partnerstva. Tako smo na podlagi zahtevanih prihodkov, dolžine odsekov in ocenjenega PLDP izračunali kolikšna bi morala biti povprečna cestnina za posamezni odsek v preučevani ekonomski dobi investicijskega projekta. Na podlagi izračunov smo ugotovili, da je zahtevana cestnina za posamezni odsek neprimerljivo višja od tiste, ki jo je trenutno v Sloveniji določila Vlada in znaša 0,039 € na prevožen kilometer. Podrobna struktura in primerjava je prikazana v spodnji tabeli.

	Določena cestnina na km (določena)	Skupna določena cestnina	Zahtevana cestnina na km (zahtevana)	Skupna zahtevana cestnina
Odsek 1	0,039	0,36 €	0,22 €	2,05 €
Odsek 2	0,039	0,32 €	0,08 €	0,70 €
Odsek 3	0,039	0,29 €	0,14 €	1,03 €
Odsek 4	0,039	0,65 €	0,27 €	4,41 €
Odsek 5	0,039	0,57 €	0,10 €	1,44 €
Odsek 6	0,039	0,77 €	0,14 €	1,44 €
Odsek 7	0,039	0,64 €	0,09 €	1,40 €
Odsek 8	0,039	0,99 €	0,16 €	3,10 €
Odsek 9	0,039	0,50 €	0,18 €	2,30 €
Odsek 10	0,039	0,49 €	0,15 €	1,94 €
Odsek 11	0,039	0,24 €	0,15 €	0,92 €
Odsek 12	0,039	0,43 €	0,17 €	1,87 €
Odsek 13	0,039	0,41 €	0,18 €	1,86 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji

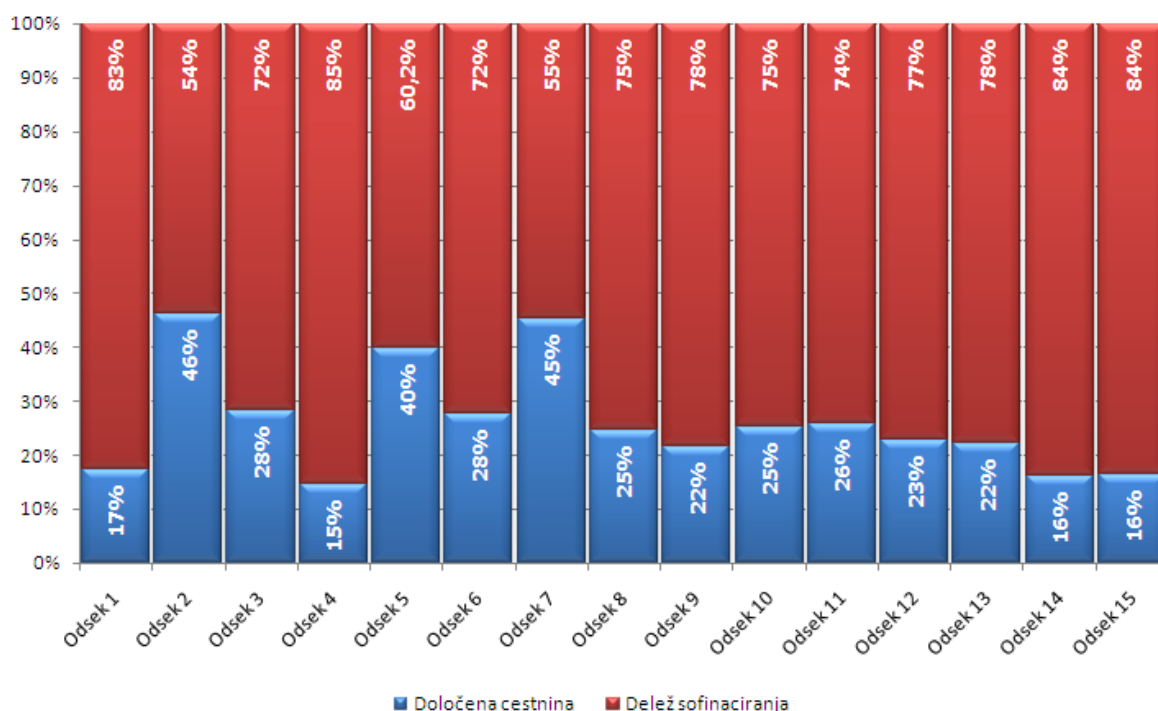


	Določena cestnina na km (določena)	Skupna določena cestnina	Zahtevana cestnina na km (zahtevana)	Skupna zahtevana cestnina
Odsek 14	0,039	0,55 €	0,24 €	3,37 €
Odsek 15	0,039	0,61 €	0,24 €	3,74 €
Skupaj		7,82 €		31,58 €

Tabela 28: Primerjava zahtevane cestnine in zakonsko določene cestnine

3. Na podlagi zgornjih izračunov lahko ugotovimo, da je zahtevana cestnina občutno višja od predvidene, kar državo postavlja pred določene dileme. Dejstvo je, da je zahtevana cestnina previsoka, zato bi morala država zagotoviti ustrezno sofinanciranje, ki predstavlja razliko med zahtevano in zakonsko določeno cestnino. Vendar pa to državo postavlja pred novo dilemo in sicer ali dejansko na določenem odseku želi vzpostaviti cestninsko cesto. Odločitev za cestninsko cesto ima številne pozitivne in negativne učinke, pri katerih pa verjetno negativni prevladujejo, saj z uvedbo cestnine, ne b realizirali zastavljenih družbeno ekonomskih ciljev, ki bi jih zagotovila cestna infrastruktura.

V kolikor bi se država odločila vzpostaviti cestninsko cesto bi morala zagotoviti ustrezno sofinanciranje, katerega vrednosti po posameznih odsekih so prikazani na spodnji sliki.

**Slika 26: Delež potrebnega sofinanciranja države**



Strukturni skladi EU v Sloveniji



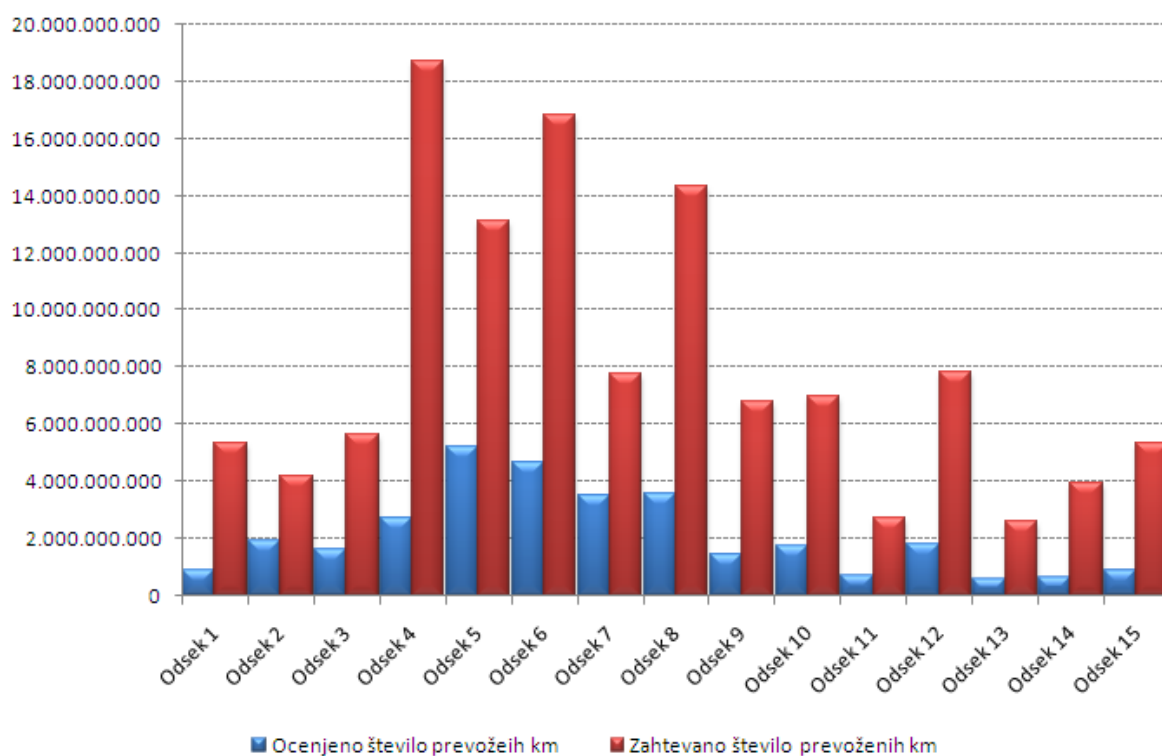
Zgornji izračuni temeljijo na ocenjenem številu prevoženih kilometrov na določenem odseku, katerih izračun je osnovan na PLDP za posamezna leta ter dolžinah odsekov. V spodnji tabeli je prikazan izračun kolikšno bi morale dejansko biti zahtevano število prevoženih kilometrov. Tabela vsebuje izračun zahtevanega števila prevoženih kilometrov iz katerih lahko ugotovimo, da bi se moral promet na posameznih odsekih povečati za izračunan faktor.

Odsek	Ocenjeno število prevoženih km	Zahtevano število prevoženih km	Faktor
Odsek 1	928.602.350	5.344.358.317	5,76
Odsek 2	1.924.239.548	4.166.547.965	2,17
Odsek 3	1.610.772.964	5.669.164.040	3,52
Odsek 4	2.736.487.914	18.720.129.991	6,84
Odsek 5	5.224.899.016	13.135.660.048	2,51
Odsek 6	4.677.920.949	16.834.650.821	3,60
Odsek 7	3.524.428.515	7.787.415.920	2,21
Odsek 8	3.566.277.182	14.364.639.801	4,03
Odsek 9	1.468.430.112	6.785.831.141	4,62
Odsek 10	1.760.399.013	6.988.961.028	3,97
Odsek 11	701.315.477	2.705.584.648	3,86
Odsek 12	1.791.176.937	7.807.863.038	4,36
Odsek 13	581.880.052	2.617.197.900	4,50
Odsek 14	643.613.651	3.949.161.263	6,14
Odsek 15	873.029.233	5.330.651.519	6,11

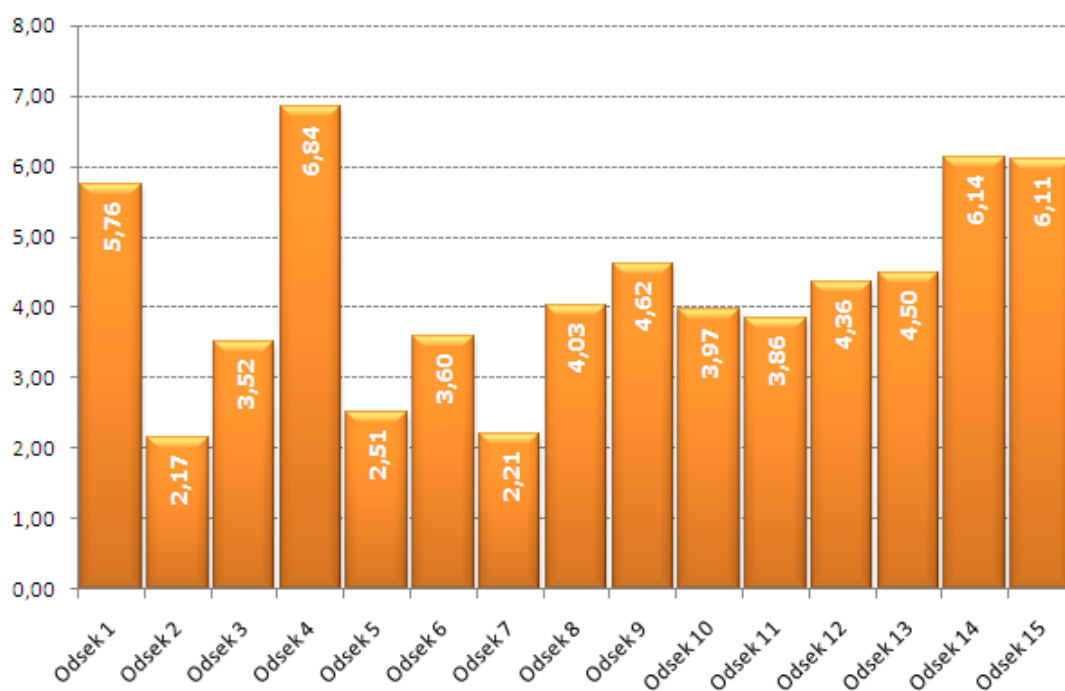
Tabela 29: Zahtevano število prevoženih kilometrov za zagotovitev zahtevanih prihodkov



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 27: Struktura ocenjenih in zahtevanih prevoženih kilometrov



Slika 28: Faktor povečanja prometa



Strukturni skladi EU v Sloveniji



4. V kolikor država sprejme odločitev, da na posameznih odsekih ne želi vzpostaviti cestninske ceste, kljub temu pa želi določene odseke zgraditi z uporabo koncepta JZP, je slednji mogoč z uporabo v okviru t.i. »Shadow toll« cestninski sistema, kjer država plačuje za cestnino namesto uporabnikov. Podrobneje je koncept »Shadow toll« predstavljen v poglavju 3.2.7.4. V kolikor se država in zasebni partner dogovorita za takšen koncept bo morala letno zagotoviti zahtevan prihodek, ki je bil že izračunan zgoraj in katerih vrednosti po posameznih funkcionalnih odsekih so predstavljeni v spodnji tabeli.

Odsek	Skupaj zahtevan prihodek /leto
Odsek 1	5.210.749,36 €
Odsek 2	4.062.384,27 €
Odsek 3	5.527.434,94 €
Odsek 4	18.252.126,74 €
Odsek 5	12.807.268,55 €
Odsek 6	16.413.784,55 €
Odsek 7	7.592.730,52 €
Odsek 8	14.005.523,81 €
Odsek 9	6.616.185,36 €
Odsek 10	6.814.237,00 €
Odsek 11	2.637.945,03 €
Odsek 12	7.612.666,46 €
Odsek 13	2.551.767,95 €
Odsek 14	3.850.432,23 €
Odsek 15	5.197.385,23 €

Tabela 30: Zahtevan prihodek po posameznih funkcionalnih odsekih

Na podlagi teh vrednosti lahko ugotovimo, da je vrednost investicije v tem primeru višja od izhodiščne vrednosti, saj predvidena letna plačila vključujejo tudi stroške financiranja, ki predstavljajo znaten del zahtevanih plačil. To pomeni, da se država sooča z dilemo ali je uporaba modela JZP ekonomsko upravičena ali ne. V kolikor odločevalci primerjajo zgolj skupne vrednosti investicije, je nedvomno v prednosti izgradnja s klasičnim (proračunskim) načinom financiranja. Vendar pa je potrebno pri sprejemu odločitve



upoštevati tudi tveganja, ki so povezana z izgradnjo, upravljanje, vzdrževanjem in financiranjem investicije. Izkušnje v Sloveniji kažejo na to, da je dejanska vrednost investicije v izgradnjo avtocest neprimerljivo višja od ocenjene, saj se je vrednost izgradnje večine odsekov povečala, zaradi pojava določenih tveganj, ki so povezana predvsem z nepredvidljivimi dejavniki, ki so se pojavljali pri izgradnji. Poleg tega pa so projekti javnega sektorja pogosto podvrženi pravilom javnega naročanja, zaradi česar se je začetek izgradnje prestavil za nedoločen čas, saj so se za vsako posamezno naročilo vlagali revizijski zahtevki.

5. Na podlagi izračunov smo ugotovili, da niti eden izmed odsekov ni povsem ekonomsko upravičen za izgradnjo v okviru JZP, saj je potrebno relativno visoka intervencija države, kar dolgoročno pomeni občutno dražji obseg investicije. Kljub temu, pa so nekateri odseki, ki bi ob določenih kriterijih in predpostavkah, bili ekonomsko upravičeni. Med temi gre predvsem za odseke 2, 5 in 7. Upravičenost izgradnje teh odsekov v okviru JZP po modelu »Shadow tollinga« je, da bi bili pri teh odsekih v primeru cestninskih cest najmanjša intervencija države, hkrati pa so to odseki predvideni v prvem sklopu prioritetnega vrstnega reda izgradnje. Tako državi v prvih 4 letih ne bi bilo potrebno zagotoviti vseh potrebnih sredstev za izgradnjo teh odsekov. Na ta način bi bilo mogoče preložiti plačila države na kasnejše obdobje. V nadaljevanju so prikazani različni vidiki odločitve o ekonomsko upravičenih odsekih.

Odsek	IRR (pri optimalnem prvem letu uporabe odseka) (v %)	Intervencija države	Zahtevana letna sredstva (v mio €)
Odsek 1	7,06	83%	5,2 €
Odsek 2	13,71	54%	4,1 €
Odsek 3	7,45	72%	10,1 €
Odsek 4	7,42	85%	34,0 €
Odsek 5	15,43	60%	23,9 €
Odsek 6	7,45	72%	30,7 €
Odsek 7	7,80	55%	14,0 €
Odsek 8	7,18	75%	25,8 €
Odsek 9	7,35	78%	12,3 €
Odsek 10	10,03	75%	12,6 €
Odsek 11	7,90	74%	4,8 €
Odsek 12	7,02	77%	14,1 €

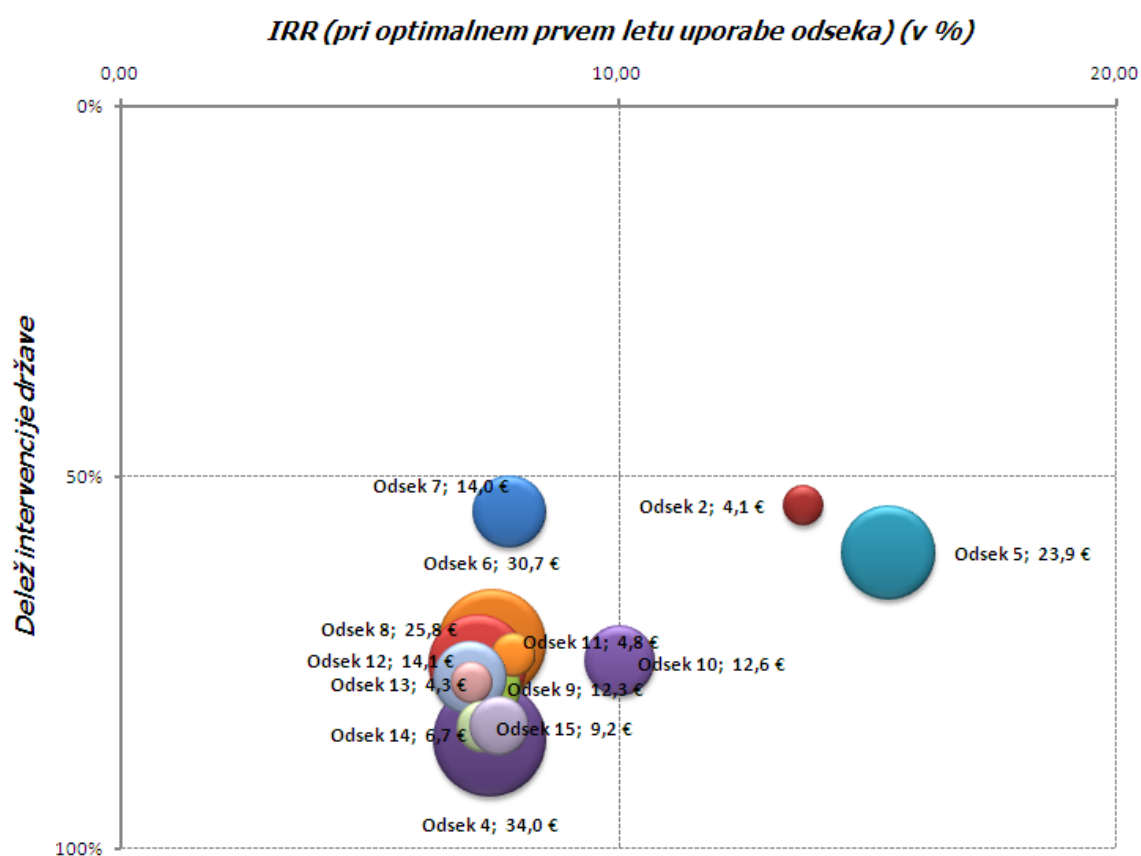


Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek	IRR (pri optimalnem prvem letu uporabe odseka) (v %)	Intervencija države	Zahtevana letna sredstva (v mio €)
Odsek 13	7,05	78%	4,3 €
Odsek 14	7,28	84%	6,7 €
Odsek 15	7,59	84%	9,2 €

Tabela 31: Primerjava odsekov glede na IRR in deležom intervencije države



Slika 29: Primerjava odsekov glede na IRR in delež intervencije države

Odsek	Optimalno prvo leto uporabe	Intervencija države	Zahtevana letna sredstva (v mio €)
Odsek 1	2018	83%	5,2 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji

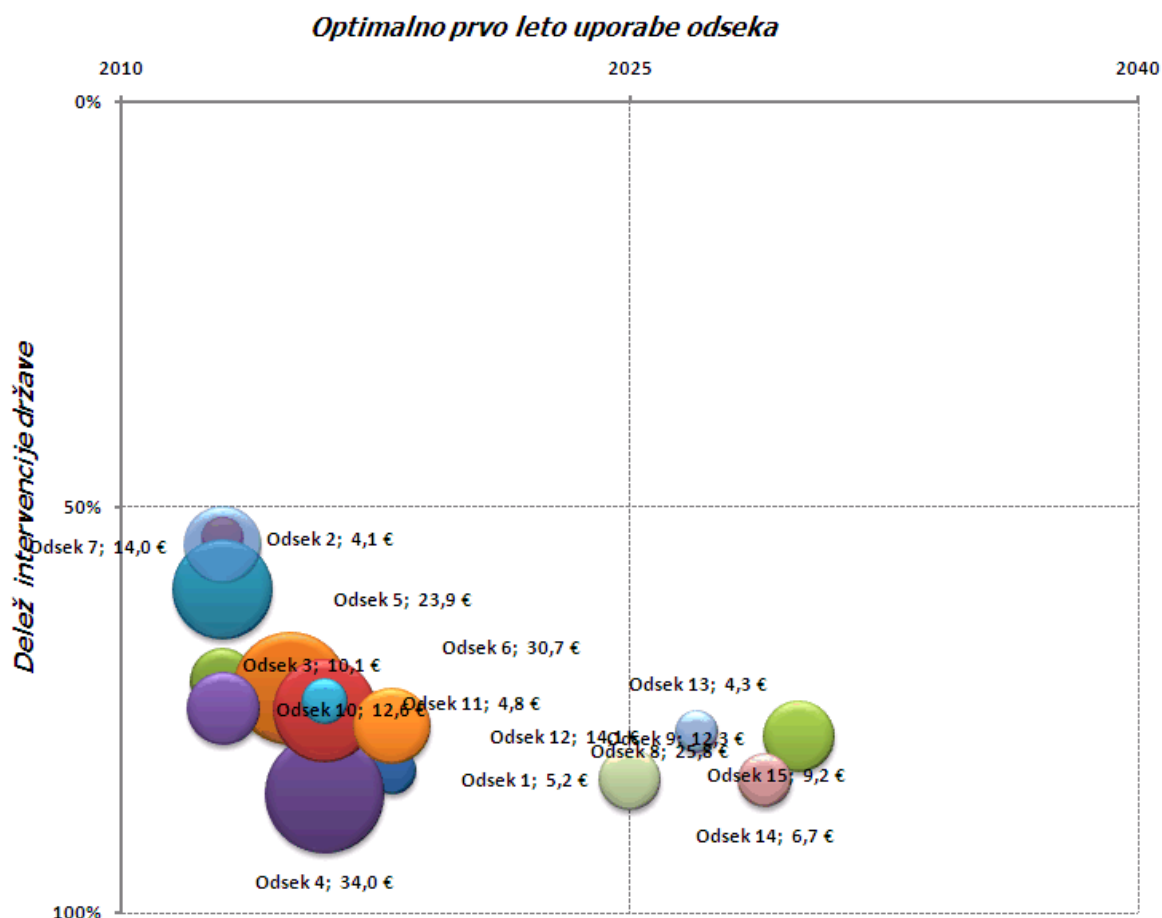


Odsek	Optimalno prvo leto uporabe	Intervencija države	Zahtevana letna sredstva (v mio €)
Odsek 2	2013	54%	4,1 €
Odsek 3	2013	72%	10,1 €
Odsek 4	2016	85%	34,0 €
Odsek 5	2013	60%	23,9 €
Odsek 6	2015	72%	30,7 €
Odsek 7	2013	55%	14,0 €
Odsek 8	2016	75%	25,8 €
Odsek 9	2030	78%	12,3 €
Odsek 10	2013	75%	12,6 €
Odsek 11	2016	74%	4,8 €
Odsek 12	2018	77%	14,1 €
Odsek 13	2027	78%	4,3 €
Odsek 14	2029	84%	6,7 €
Odsek 15	2025	84%	9,2 €

Tabela 32: Primerjava odsekov glede na optimalno prvo leto uporabe in deležem intervencije države



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 30: Primerjava odsekov glede na optimalno prvo leto uporabe in deležem intervencije države

5.2. ODLOČITEV O VIRIH FINANCIRANJA – DRUGA STOPNJA MODELA FINANCIRANJA

Iz prve stopnje modela financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi, kjer smo se odločali o oblikah financiranja, izhaja, da se bo oblika partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem (shadow tolling) uporabila za odseke 2, 5 in 7. To pomeni, da bo za te odseke potrebno plačilo proračunskih sredstev zasebnemu sektorju, ki izvaja »shadow tolling« kot obliko partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem. Za preostale odseke bo potrebno zagotoviti uveljavljene/ustaljene in možne ostale vire financiranja. To velja za scenarij 1, v katerem smo predvideli pogojno uporabo modela JZP (poglavje 5.2.2 Določanje strukture virov financiranja po letih z uporabo modela JZP).

Ker je uporaba zgolj uveljavljenih/ustaljenih in možnih ostalih virov financiranja precej cenejša, smo izdelali še scenarij 2, v katerem za financiranje izgradnje koridorja tretje razvojne osi nismo uporabili modela JZP (poglavje 5.3.2 Določanje strukture virov financiranja po letih brez uporabe modela JZP).



Pri tem je potrebno že takoj na začetku poudariti, da je scenarij 2 sicer precej cenejši kot scenarij 1, vendar je časovna dinamika plačil ugodnejša v primeru scenarija 1, saj se v primeru slednjega scenarija prva štiri leta investira veliko manj (dobrih 67 milijonov EUR letno), nato pa se 40 let plačuje več (dobrih 22 milijonov EUR letno) kot v primeru scenarija 2, kar prikazuje tudi 8.3 Priloga 3: Primerjava denarnih tokov obeh proučevanih scenarijev.

5.2.1. Predpostavke za potrebe določanja strukture virov financiranja po letih

Druga stopnja modela financiranja za sprejem odločitve o zaporedju porabe virov financiranja sledi naslednjim načelom:

- Do leta 2013 porabiti vsa EU sredstva.
- Katera sredstva so še ostala sploh na razpolago?
- Kako porabiti čim manj proračunskih sredstev?

Dodaten vir financiranja bi morda lahko bil prodaja oziroma oddaja infrastrukture (črpalke, gostinski in hotelski objekti, širokopasovne povezave, ...), česar v tej študiji nismo upoštevali.

Za izračune v drugi stopnji modela financiranja smo privzeli obdobje od vključno 2009 do vključno 2069, torej obdobje 61 let.

Predpostavke za stroške vzdrževanja posameznih odsekov smo že opisali v poglavju 5.1 Odločitev o oblikah financiranja – prva stopnja modela financiranja.

Za odseke 2, 5 in 7, na katerih se bo izvajal »shadow tolling« kot oblika partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem, smo privzeli, da bo po 40 letih uporabe teh odsekov s strani projektnega podjetja, upravljanje prešlo nazaj v okrilje države, ki bo torej v 41. letu po izgradnji vsakega od teh odsekov (to bo leta 2053) zahtevalo pokrivanje stroškov vzdrževanja, ne bo pa potrebno več zagotavljati plačil zasebnemu sektorju, kar bo izjemno razbremenilo proračun.

Predpostavke po posameznih virih financiranja smo privzeli v skladu z ugotovitvami iz poglavja 4 VIRI SREDSTEV.

Čeprav bi z vidika najmanjše porabe proračunskih sredstev bilo smiselno najprej uporabiti zasebni kapital in cestnine, smo ocenili, da ni verjetno, da bi ta dva vira financiranja lahko realno bila uporabljena.

PREDPOSTAVKE O POGONSKIH GORIVIH (TROŠARINAH)

Povprečna vrednost trošarin v zadnjih treh letih je znašala 608.075.262 EUR, v letu 2006 pa je bilo proračunskih sredstev iz tega naslova 638.240.302 EUR.

Privzeli smo, da bo povprečna vrednost trošarin v privzetem obdobju (do leta 2069) povečana za 10% glede na izračunano povprečje v zadnjih treh letih (za 60.807.526 EUR na 668.882.788 EUR letno).

V nadaljevanju smo privzeli, da se vsako leto od tega povečanja vrednosti trošarin za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi nameni 5%. S tem nismo posegali v dosedanje



Strukturni skladi EU v Sloveniji



uporabo proračunskih sredstev iz naslova vrednosti trošarin, temveč smo za tretjo razvojno os predvideli le del (5%) tega povečanega prihodka.

To pomeni, da se v vsakem izmed naslednjih let iz povečanja prihodkov iz naslova pogonskih goriv (trošarin) v privzetem obdobju nameni po 3.040.376 EUR, skupaj torej 185.462.955 EUR.

PREDPOSTAVKE O OBDAVČITVI MOTORNIH VOZIL

Predvidena vrednost proračunskih prihodkov iz naslova davka na motorna vozila za leto 2008 znaša 50.784.000 EUR.

Privzeli smo, da bo povprečna vrednost proračunskih prihodkov iz naslova davka na motorna vozila v privzetem obdobju (do leta 2069) povečana za 20% glede na to vrednost.

V nadaljevanju smo privzeli, da se vsako leto od tega povečanja proračunskih prihodkov iz naslova davka na motorna vozila za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi nameni 10%. S tem nismo posegali v dosedanje uporabo proračunskih sredstev iz naslova tega proračunskega prihodka, temveč smo za tretjo razvojno os predvideli le del (10%) povečanega prihodka.

To pomeni, da se v vsakem izmed naslednjih let iz povečanja prihodkov iz naslova obdavčitve motornih vozil v privzetem obdobju nameni po 1.015.680 EUR, skupaj torej 61.956.480 EUR.

PREDPOSTAVKE O PREJETIH SREDSTVIH IZ EVROPSKE UNIJE

Vse zapisano o načrtu porabe EU sredstev in nacionalnih javnih virov za projekt izgradnje koridorja tretje razvojne osi v posameznem letu programskega obdobja 2007-2013 ostajajo enake, kot so zapisane v poglavju 4 VIRI SREDSTEV, vendar s to razliko, da se bo poraba vseh predvidenih sredstev zamaknila za dve leti, saj se naj bi začelo z izgradnjo koridorja tretje razvojne osi šele leta 2009.

PREDPOSTAVKE O DODATNIH NAMENSKIH SREDSTVIH

V poglavju 4 VIRI SREDSTEV je opisano, kakšna je možnost pridobitve dodatnih namenskih sredstev na podlagi predvidenega povečanega BDP, morebitnih sprememb davčnih stopenj in nadaljnega prerazporejanja zbranih proračunskih presežkov prihodkov nad odhodki. V omenjenem poglavju je parcialno razloženo, kako bi se lahko ta dodatna namenska sredstva povečevala za potrebe financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi. Ker so v skupno povečanje davčnih prihodkov vključeni tudi prihodki iz obdavčitve motornih vozil ter iz ustreznih pogonskih goriv (oziroma trošarin), je za potrebe ocene sredstev za tretjo razvojno os celotno povečanje sredstev za investicije države (brez obdavčitve motornih vozil in brez trošarin za "cestna" pogonska goriva) zmanjšano ravno za ocene prihodkov iz teh dveh davčnih virov. Prav tako so razpoložljivi viri iz naslova dodatnih namenskih sredstev zmanjšani za proračunske obveznosti, ki izhajajo iz prejetih sredstev iz Evropske unije (za nacionalne javne vire). S tem je sredstev za dodatne investicije države manj, kot je izračunano v omenjenem poglavju.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Pri prerazporejanju na opisani način izračunanih sredstev za dodatne investicije na postavko za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi smo v posameznem letu predvideli zgolj 0,1% delež vseh dodatnih namenskih sredstev, ki naj bi bil namenjen za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi. V primeru, da bi potrebnih sredstev zmanjkovalo, smo omenjeni delež v posameznih letih tudi povečali, vendar nikoli preko 1%.

To pomeni, da se v naslednjih letih nameni za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi različno prihodkov iz naslova dodatnih namenskih sredstev.

PREDPOSTAVKE V ZVEZI S PRODAJO DRŽAVNEGA PREMOŽENJA

Privzeli smo, da bi za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi namenili vrednost 10% prodane vrednosti dolgoročnih kapitalskih naložb (624.517.190 €) in 5% vrednosti prodanih nepremičnin (279.510.395 €).

Načelo pri prodaji državnega premoženja je čim prej umik države iz gospodarstva, zato naj bi država relativno kmalu (smotno) prodala čim več kapitalskih naložb, medtem ko bi prodajala nepremičnine po potrebi.

PREDPOSTAVKE V ZVEZI Z ZADOLŽEVANJEM

Država naj bi se za potrebe financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi zadolževala po potrebi, saj naj bi bilo potrebnih sredstev za končno poplačilo dolga dovolj iz naslova dodatnih namenskih sredstev v prihodnosti. Pri izračunih se bo uporabila 4% obrestna mera za zadolževanje.

5.2.2. Določanje strukture virov financiranja po letih z uporabo modela JZP (Scenarij 1)

Vrednost trošarin in davkov iz obdavčitve motornih vozil so glede na predhodno opisane predpostavke v celotnem obravnavanem obdobju konstantne.

Prav tako je točno določena tudi količina prejetih sredstev iz Evropske unije (in dodatno posledično še nacionalni javni viri) po posameznih letih od vključno 2009 do vključno 2015.

Dodatna namenska sredstva so možna šele od vključno leta 2013 dalje. Količina teh sredstev se po letih spreminja, hkrati smo si dopustili možnost, da občasno v posameznih letih po potrebi povečamo privzeti delež vseh dodatnih namenskih sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi (0,1%), čeprav ne želimo nikoli preseči deleža 1% v posameznem letu.

Prodaja dolgoročnih kapitalskih naložb v okviru prodaje državnega premoženja se lahko po potrebi pravzaprav zelo hitro spreminja, saj predpostavljamo, da ima država dolgoročne kapitalske naložbe na razvitih kapitalskih trgih, zato bomo morebitne primanjkljaje potrebnih sredstev za financiranje izgradnje tretje razvojne osi v začetnih letih iskali iz tega naslova. Prav tako je relativno hitro možno transparentno izvesti tudi prodajo tistih nepremičnin, ki za delovanje državnih institucij niso nujne oziroma potrebne. Poleg tega je potrebno te nepremičnine tudi vzdrževati, hkrati pa je v primeru prodaje nepremičnin možno pričakovati tudi pridobitev davkov iz naslova lastništva nepremičnin. To je razlog, da bomo poskušali dobiti potrebna manjkajoča sredstva najprej s prodajo nepremičnin.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



V primeru, da bi kljub vsemu zmanjkalo sredstev za financiranje izgradnje tretje razvojne osi, obstaja možnost, da se država zadolži, vendar bomo v tem primeru morali v prihodnosti predvideti vračilo dolga iz naslova dodatnih namenskih sredstev.

Z vsemi viri financiranja smo v vsakem izmed obravnavanih let morali doseči vrednost skupno potrebnih plačil, ki so jih sestavljali investicijske vrednosti izgradnje (v obdobju od vključno leta 2009 do vključno leta 2029, pri čemer so izvzeta leta 2018, 2019 in 2020), vrednost vzdrževanja (v obdobju od vključno leta 2013 do konca obravnavanega obdobja, to je do leta 2069) in vrednost plačil zasebnikom (v obdobju od vključno leta 2013 do leta 2052).

5.2.2.1. Prikaz ugotovitev po posameznih virih financiranja in po letih

Za izgradnjo vseh petnajstih odsekov je v tem scenariju potrebno zagotoviti 2.452.079.380 €.

Za trošarine, davek na motorna vozila in prejeta sredstva iz Evropske unije velja napisano pod predpostavkami o teh virih financiranja.

Sredstev iz prodaje nepremičnin (skupno 279.510.395 €) zmanjka že v letu 2014. Po tem letu v virih financiranja ne nastopajo več sredstva iz prodaje nepremičnin.

Sredstev iz prodaje dolgoročnih kapitalskih naložb (skupno 624.517.190 €) zmanjka v letu 2019. Po tem letu v virih financiranja ne nastopajo več sredstva iz prodaje dolgoročnih kapitalskih naložb.

V istem letu (2019) z omenjenim pristopom nastopijo prve likvidnostne težave, zato bi bilo v tem letu potrebno uporabiti zadolževanje. Smiselno bi bilo uporabiti 10-letno obveznico, s sprotnim zadolževanjem za odplačevanje obresti nanjo, ki vsebuje različne vrednosti posameznih izdaj (od skoraj 21,4 mio EUR do največ preko 61,7 mio EUR v letu 2026) v tem obdobju do vključno leta 2028.

V letu 2029 je potrebno uporabiti obveznico (v skupni vrednosti 574.687.917 €) s 5-letnim moratorijem na izplačevanje in kasnejšim 5-letnim sprotnim odplačevanjem obresti, s katero se bo zagotovilo plačilo zadnjih obresti in glavnice za predhodno obveznico ter dodatnih skoraj 46,1 mio EUR za potrebe zadnjega plačila investicijske vrednosti izgradnje v njenem zadnjem letu, plačila vzdrževanja in plačila zasebnikom. Z letom 2035 se bo v tem primeru začelo z odplačevanjem sprotnih obresti (skoraj 28 mio EUR letno), z letom 2040 pa se bo začelo odplačevanje obresti in glavnice (zaradi moratorija je njena vrednost povečana na skoraj 700 mio SIT) in bo trajalo do vključno leta 2050.

V letu 2030 se začne uporabljati tudi dodatna namenska sredstva. Sprva je potrebno zagotoviti preko 0,7-odstotni delež vseh dodatnih namenskih sredstev, ki do vključno leta 2034 pada na dobrih 0,5-odstotni delež. Nato je za izplačilo skoraj 28 mio EUR obresti na zadnjo (drugo) obveznico in še nekaj več sredstev za vzdrževanje ter plačila zasebnikom potrebno uporabiti od preko 0,9-odstotni delež vseh dodatnih namenskih sredstev (v letu 2035) do pod 0,8-odstotni delež vseh dodatnih namenskih sredstev v letu 2039. Tudi po tem obdobju je potrebno za vzdrževanje ter plačila zasebnikom namenjati preko 28 mio EUR, za odplačilo zadnje glavnice, katere vrednost je, zaradi 5-letnega moratorija na izplačilo letnih obresti, narasla na skoraj 700 mio EUR. Do vključno leta 2050 je potrebno črpati po 1-



Strukturni skladi EU v Sloveniji



odstotni delež dodatnih namenskih sredstev za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi za odplačilo dolga, za vzdrževanje cest ter za plačila zasebnikom. V letu 2050 bi bili torej vsi dolgovi za izgradnjo koridorja tretje razvojne osi odplačani, nato pa je do vključno leta 2052 potrebno še naprej zagotavljati preko 28 mio EUR za vzdrževanje cest ter za plačila zasebnikom. S tem letom se izplača tudi zasebnike (iz naslova njihovega delovanja v javno zasebnem partnerstvu) oziroma projektno podjetje za izgradnjo in upravljanje odsekov 2, 5 in 7 preneha delovati. Po tem letu pa je potrebno zagotavljati zgolj še skoraj 9,75 mio EUR za vzdrževanje celotne trase tretje razvojne osi.

Proračunska sredstva predstavljajo v obravnavanem obdobju največji del virov financiranja, saj (z vključenim odplačevanjem dolga) skupaj predstavljajo kar 49,9% vseh potrebnih sredstev za izgradnjo in operativno delovanje koridorja tretje razvojne osi.

Drugi največji delež v strukturi virov financiranja predstavlja prodaja državnega premoženja, konkretnje dolgoročne kapitalske naložbe (25,5%) in nepremičnine (11,4%).

Preostali viri financiranja predstavljajo precej manjše deleže (trošarine 7,6%, EU sredstva (ESSR) – skupaj z nacionalnimi viri 3,1% in davek na motorna vozila 2,5%).

Ta opisana struktura finančnih virov bi bila drugačna, če se ne bi uporabilo zadolževanja, za katerega se predvideva vračanje iz naslova proračunskih sredstev.

V prvih štirih letih (od vključno leta 2009 do vključno leta 2012) predstavlja najpomembnejši vir financiranja prodaja dolgoročnih kapitalskih naložb (med 44% in 55% potrebnih sredstev) ter nepremičnin (med 16% in 44% potrebnih sredstev). V prvih dveh letih sta pomembni postavki tudi prejeta sredstva iz EU (skupaj z nacionalnimi javnimi viri), ki predstavlja med 12% in 18% potrebnih sredstev) ter trošarine z zagotavljanjem 9% potrebnih sredstev.

V letih 2013 in 2014 sta najpomembnejši viri financiranja prodaja nepremičnin (45% in 52% potrebnih sredstev) in še vedno prodaja dolgoročnih kapitalskih naložb (44% in 38% potrebnih sredstev).

V obdobju od vključno 2015 do vključno 2018 predstavlja delež dolgoročnih kapitalskih naložb v potrebnih sredstvih za tretjo razvojno os kar med 87% in 96%.

V letu 2019 postane najpomembnejši vir financiranja tretje razvojne osi zadolževanje, ki zagotavlja skoraj 71% potrebnih sredstev. V tem letu je še zadnjič predvidena tudi prodaja dolgoročnih kapitalskih naložb, ki v letu 2019 zagotavljajo 16% potrebnih sredstev za tretjo razvojno os.

V obdobju od vključno 2020 do vključno 2029 bi projekt izgradnje (in vzdrževanja) koridorja tretje razvojne osi propadel, če ne bi uporabili zadolževanja, saj le-to zagotavlja med 87% in 94% potrebnih sredstev.

V letu 2030 pride do uporabe proračunskih sredstev oziroma dodatnih namenskih sredstev, ki nato v vsakem izmed let do vključno leta 2052 zagotavljajo kar 87,4% potrebnih sredstev za vzdrževanje in plačevanje »shadow tolling« zasebnikom na koridorju tretje razvojne osi.

Po letu 2053 se delež proračunskih oziroma dodatnih namenskih sredstev v potrebnih sredstvih za vzdrževanje tretje razvojne osi zmanjša na dobrih 58%, precejšen pomen pa

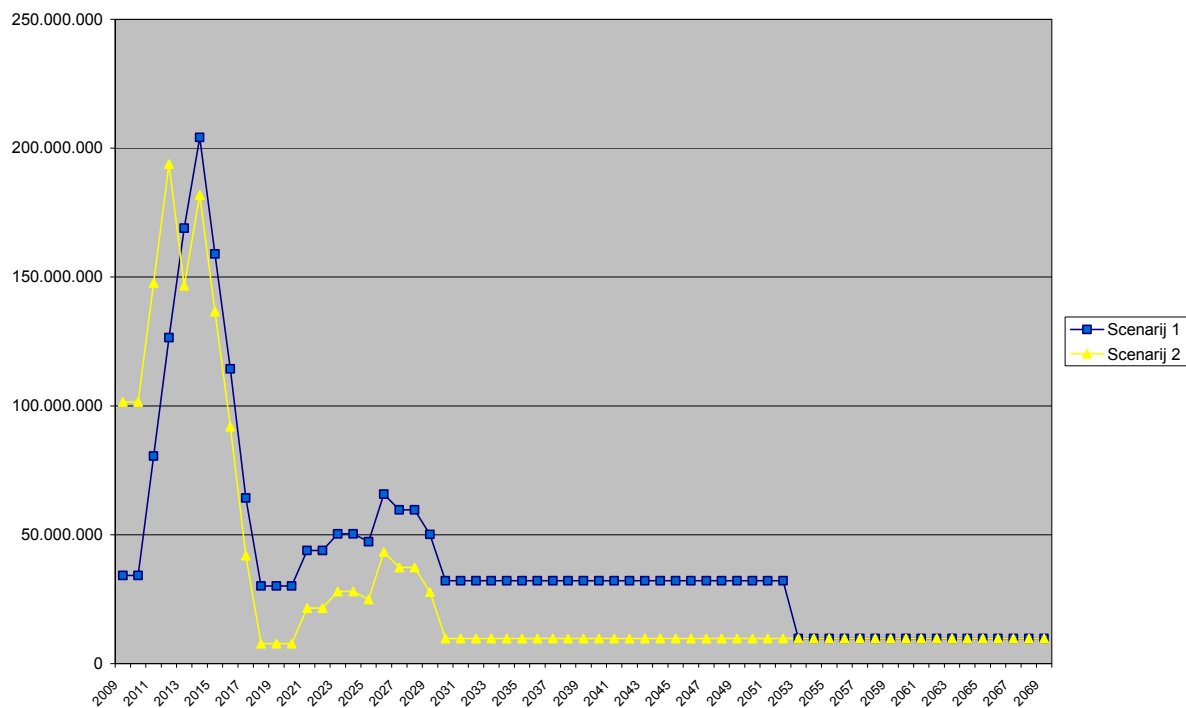


Strukturni skladi EU v Sloveniji



ponovno pridobita trošarine, ki zagotavljajo dobrih 31% potrebnih sredstev, in davek na motorna vozila (dobrih 10%).

5.3. VSE POVEDANO JE PRIKAZANO TUDI V 8.3 PRILOGA 3: PRIMERJAVA DENARNIH TOKOV OBEH PROUČEVANIH SCENARIJEV



Slika 46: Primerjava denarnih tokov obeh proučevanih scenarijev po letih



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Priloga 4: Struktura virov financiranja v primeru uporabe JZP.

5.3.1.1. Prikaz ugotovitev po odsekih in po letih

Pri prikazovanju porabe sredstev za tretjo razvojno os po posameznih odsekih in letih je potrebno poleg dosedanjih predpostavk dodati še razmislek o tem, kako bi bilo možno utemeljiti uporabo EU sredstev (ESSR), skupaj z zahtevanimi nacionalnimi viri.

Predpostavljamo, da je možno uporabiti EU sredstva (ESSR) zgolj za izgradnjo in ne za plačevanje nadaljnjega vzdrževanja izgrajenega odseka.

Ne verjamemo, da bi bilo možno hkrati utemeljiti (EU komisiji) potrebo po razvoju določene regije brez sofinanciranja dobičkov in prepričati zasebne investitorje, da bi vložili v projekt javno zasebnega partnerstva. Zato se za odseke, za katere se uporabi »shadow tolling«, ne bo moglo uporabiti EU sredstev (ESSR). Za leti 2009 in 2010 je torej potrebno utemeljiti uporabo EU sredstev (ESSR) za odseka 3 in 10.

Zaradi poenostavitve predpostavljamo tudi, da bomo za potrebe financiranja za posamezni odsek uporabljali čim manj različnih virov financiranja, če bi to seveda bilo možno. Za vzdrževanje odsekov 3 in 10 smo v obdobju po vključno letu 2013 zaradi te predpostavke uporabili kot vir financiranja zgolj trošarine.

Ker predvidevamo, da utemeljitve za uporabo EU sredstev (ESSR) niso enostavne, je naslednja predpostavka, da bi uporabili EU sredstva (ESSR) za čim manj odsekov. To posledično pomeni, da bomo v letu 2011 precej povečali uporabo teh sredstev. S tem bo možno od leta 2012 uporabiti preostanek EU sredstev (ESSR) za odseke 4, 8 in/ali 11. Na podlagi zadnjih dveh predpostavk smo se odločili za uporabo slednjih sredstev na odseku 4.

Naslednja predpostavka je ta, da se posamezne vire financiranja v posameznem letu uporablja približno v razmerju potrebnih sredstev.

Načelo, ki ga je smiselno uporabljati pri dodeljevanju virov finančnih sredstev je tudi ta, da je v danem trenutku odločanja prej potrebno najti vire financiranja za tiste odseke, za katere se sredstva prej potrebujejo.

V nadaljevanju so prikazani viri financiranja za posamezne odseke po posameznih letih in skupno. Različni odseki imajo različne vire in dinamiko financiranja.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Orsek 1	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
546.684€	2032							546.684€	
546.684€	2033							546.684€	
546.684€	2034							546.684€	
546.684€	2035							546.684€	
546.684€	2036							546.684€	
546.684€	2037							546.684€	
546.684€	2038							546.684€	
546.684€	2039							546.684€	
546.684€	2040							546.684€	
546.684€	2041							546.684€	
546.684€	2042							546.684€	
546.684€	2043							546.684€	
546.684€	2044							546.684€	
546.684€	2045							546.684€	
546.684€	2046							546.684€	
546.684€	2047							546.684€	
546.684€	2048							546.684€	
546.684€	2049							546.684€	
546.684€	2050							546.684€	
546.684€	2051							546.684€	
546.684€	2052							546.684€	
546.684€	2053							546.684€	
546.684€	2054							546.684€	
546.684€	2055							546.684€	
546.684€	2056							546.684€	
546.684€	2057							546.684€	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 1	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
546.684€	2058							546.684€	
546.684€	2059							546.684€	
546.684€	2060							546.684€	
546.684€	2061							546.684€	
546.684€	2062							546.684€	
546.684€	2063							546.684€	
546.684€	2064							546.684€	
546.684€	2065							546.684€	
546.684€	2066							546.684€	
546.684€	2067							546.684€	
546.684€	2068							546.684€	
546.684€	2069							546.684€	

Tabela 33: Viri financiranja za odsek 1 (Scenarij 1)

5.3.1.1.2. Viri financiranja za odsek 2

Odsek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,8%	0,0%	60,1%	25,1%
173.248.675€	Skupaj	0€	0€	0€	0€	25.604.913€	0€	104.188.142€	43.455.620€
0€	2009								
0€	2010								
0€	2011								
0€	2012								
4.062.384€	2013					4.062.384€			
4.062.384€	2014					4.062.384€			
4.062.384€	2015					4.062.384€			
4.062.384€	2016					4.062.384€			



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
4.062.384€	2017					4.062.384€			
4.062.384€	2018					4.062.384€			
4.062.384€	2019					1.230.607€			2.831.777€
4.062.384€	2020								4.062.384€
4.062.384€	2021								4.062.384€
4.062.384€	2022								4.062.384€
4.062.384€	2023								4.062.384€
4.062.384€	2024								4.062.384€
4.062.384€	2025								4.062.384€
4.062.384€	2026								4.062.384€
4.062.384€	2027								4.062.384€
4.062.384€	2028								4.062.384€
4.062.384€	2029								4.062.384€
4.062.384€	2030							4.062.384€	
4.062.384€	2031							4.062.384€	
4.062.384€	2032							4.062.384€	
4.062.384€	2033							4.062.384€	
4.062.384€	2034							4.062.384€	
4.062.384€	2035							4.062.384€	
4.062.384€	2036							4.062.384€	
4.062.384€	2037							4.062.384€	
4.062.384€	2038							4.062.384€	
4.062.384€	2039							4.062.384€	
4.062.384€	2040							4.062.384€	
4.062.384€	2041							4.062.384€	
4.062.384€	2042							4.062.384€	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
4.062.384 €	2043							4.062.384 €	
4.062.384 €	2044							4.062.384 €	
4.062.384 €	2045							4.062.384 €	
4.062.384 €	2046							4.062.384 €	
4.062.384 €	2047							4.062.384 €	
4.062.384 €	2048							4.062.384 €	
4.062.384 €	2049							4.062.384 €	
4.062.384 €	2050							4.062.384 €	
4.062.384 €	2051							4.062.384 €	
4.062.384 €	2052							4.062.384 €	
632.547 €	2053							632.547 €	
632.547 €	2054							632.547 €	
632.547 €	2055							632.547 €	
632.547 €	2056							632.547 €	
632.547 €	2057							632.547 €	
632.547 €	2058							632.547 €	
632.547 €	2059							632.547 €	
632.547 €	2060							632.547 €	
632.547 €	2061							632.547 €	
632.547 €	2062							632.547 €	
632.547 €	2063							632.547 €	
632.547 €	2064							632.547 €	
632.547 €	2065							632.547 €	
632.547 €	2066							632.547 €	
632.547 €	2067							632.547 €	
632.547 €	2068							632.547 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
632.547 €	2069							632.547 €	

Tabela 34: Viri financiranja za odsek 2 (Scenarij 1)

5.3.1.1.3. Viri financiranja za odsek 3

Odsek 3	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		37,5%	2,3%	13,8%	24%	27,0%	16,9%	0,0%	0,0%
86.991.345 €	Skupaj	32.632.849 €	2.000.000 €	12.022.406 €	2.121.440 €	23.500.000 €	14.714.650 €	0 €	0 €
15.250.000 €	2009	1.660.376 €	500.000 €	1.590.000 €	280.000 €	9.000.000 €	2.219.624 €		
15.250.000 €	2010	1.660.376 €	500.000 €	2.450.000 €	420.000 €	9.000.000 €	1.219.624 €		
15.250.000 €	2011	1.660.376 €	500.000 €	3.597.706 €	620.000 €		8.871.918 €		
15.250.000 €	2012	1.660.376 €	500.000 €	4.384.700 €	801.440 €	5.500.000 €	2.403.484 €		
455.989 €	2013	455.989 €							
455.989 €	2014	455.989 €							
455.989 €	2015	455.989 €							
455.989 €	2016	455.989 €							
455.989 €	2017	455.989 €							
455.989 €	2018	455.989 €							
455.989 €	2019	455.989 €							
455.989 €	2020	455.989 €							
455.989 €	2021	455.989 €							
455.989 €	2022	455.989 €							
455.989 €	2023	455.989 €							
455.989 €	2024	455.989 €							
455.989 €	2025	455.989 €							
455.989 €	2026	455.989 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odslek 3	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
455.989 €	2027	455.989 €							
455.989 €	2028	455.989 €							
455.989 €	2029	455.989 €							
455.989 €	2030	455.989 €							
455.989 €	2031	455.989 €							
455.989 €	2032	455.989 €							
455.989 €	2033	455.989 €							
455.989 €	2034	455.989 €							
455.989 €	2035	455.989 €							
455.989 €	2036	455.989 €							
455.989 €	2037	455.989 €							
455.989 €	2038	455.989 €							
455.989 €	2039	455.989 €							
455.989 €	2040	455.989 €							
455.989 €	2041	455.989 €							
455.989 €	2042	455.989 €							
455.989 €	2043	455.989 €							
455.989 €	2044	455.989 €							
455.989 €	2045	455.989 €							
455.989 €	2046	455.989 €							
455.989 €	2047	455.989 €							
455.989 €	2048	455.989 €							
455.989 €	2049	455.989 €							
455.989 €	2050	455.989 €							
455.989 €	2051	455.989 €							
455.989 €	2052	455.989 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 3	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
455.989 €	2053	455.989 €							
455.989 €	2054	455.989 €							
455.989 €	2055	455.989 €							
455.989 €	2056	455.989 €							
455.989 €	2057	455.989 €							
455.989 €	2058	455.989 €							
455.989 €	2059	455.989 €							
455.989 €	2060	455.989 €							
455.989 €	2061	455.989 €							
455.989 €	2062	455.989 €							
455.989 €	2063	455.989 €							
455.989 €	2064	455.989 €							
455.989 €	2065	455.989 €							
455.989 €	2066	455.989 €							
455.989 €	2067	455.989 €							
455.989 €	2068	455.989 €							
455.989 €	2069	455.989 €							

Tabela 35: Viri financiranja za odsek 3 (Scenarij 1)

5.3.1.1.4. Viri financiranja za odsek 4

Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		7,3%	21,4%	14,5%	2,6%	40,7%	13,6%	0,0%	0,0%
270.108.711 €	Skupaj	19.614.719 €	57.893.760 €	39.240.000 €	6.920.000 €	109.820.232 €	36.620.000 €	0 €	0 €
0 €	2009								
0 €	2010								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
0€	2011								
0€	2012								
51.250.000€	2013	2.084.262€	1.015.680€	12.130.000€	2.140.000€	16.880.058€	17.000.000€		
51.250.000€	2014	2.084.262€	1.015.680€	13.200.000€	2.330.000€	13.000.058€	19.620.000€		
51.250.000€	2015	2.084.262€	1.015.680€	13.910.000€	2.450.000€	31.790.058€			
51.250.000€	2016	2.084.262€	1.015.680€			48.150.058€			
1.228.466€	2017	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2018	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2019	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2020	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2021	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2022	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2023	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2024	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2025	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2026	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2027	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2028	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2029	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2030	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2031	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2032	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2033	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2034	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2035	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2036	212.786€	1.015.680€						



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.228.466 €	2037	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2038	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2039	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2040	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2041	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2042	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2043	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2044	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2045	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2046	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2047	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2048	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2049	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2050	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2051	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2052	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2053	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2054	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2055	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2056	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2057	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2058	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2059	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2060	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2061	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2062	212.786 €	1.015.680 €						



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.228.466€	2063	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2064	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2065	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2066	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2067	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2068	212.786€	1.015.680€						
1.228.466€	2069	212.786€	1.015.680€						

Tabela 36: Viri financiranja za odsek 4 (Scenarij 1)

5.3.1.1.5. Viri financiranja za odsek 5

Odsek 5	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,1%	1,5%	58,7%	26,7%
526.741.120€	Skupaj	0€	0€	0€	0€	68.815.221€	8.028.390€	309.017.555€	140.879.954€
0€	2009								
0€	2010								
0€	2011								
0€	2012								
12.807.269€	2013					8.793.073€	4.014.195€		
12.807.269€	2014					8.793.073€	4.014.195€		
12.807.269€	2015					12.807.269€			
12.807.269€	2016					12.807.269€			
12.807.269€	2017					12.807.269€			
12.807.269€	2018					12.807.269€			
12.807.269€	2019								12.807.269€
12.807.269€	2020								12.807.269€



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 5	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
12.807.269€	2021								12.807.269€
12.807.269€	2022								12.807.269€
12.807.269€	2023								12.807.269€
12.807.269€	2024								12.807.269€
12.807.269€	2025								12.807.269€
12.807.269€	2026								12.807.269€
12.807.269€	2027								12.807.269€
12.807.269€	2028								12.807.269€
12.807.269€	2029								12.807.269€
12.807.269€	2030							12.807.269€	
12.807.269€	2031							12.807.269€	
12.807.269€	2032							12.807.269€	
12.807.269€	2033							12.807.269€	
12.807.269€	2034							12.807.269€	
12.807.269€	2035							12.807.269€	
12.807.269€	2036							12.807.269€	
12.807.269€	2037							12.807.269€	
12.807.269€	2038							12.807.269€	
12.807.269€	2039							12.807.269€	
12.807.269€	2040							12.807.269€	
12.807.269€	2041							12.807.269€	
12.807.269€	2042							12.807.269€	
12.807.269€	2043							12.807.269€	
12.807.269€	2044							12.807.269€	
12.807.269€	2045							12.807.269€	
12.807.269€	2046							12.807.269€	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 5	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
12.807.269 €	2047							12.807.269 €	
12.807.269 €	2048							12.807.269 €	
12.807.269 €	2049							12.807.269 €	
12.807.269 €	2050							12.807.269 €	
12.807.269 €	2051							12.807.269 €	
12.807.269 €	2052							12.807.269 €	
850.022 €	2053							850.022 €	
850.022 €	2054							850.022 €	
850.022 €	2055							850.022 €	
850.022 €	2056							850.022 €	
850.022 €	2057							850.022 €	
850.022 €	2058							850.022 €	
850.022 €	2059							850.022 €	
850.022 €	2060							850.022 €	
850.022 €	2061							850.022 €	
850.022 €	2062							850.022 €	
850.022 €	2063							850.022 €	
850.022 €	2064							850.022 €	
850.022 €	2065							850.022 €	
850.022 €	2066							850.022 €	
850.022 €	2067							850.022 €	
850.022 €	2068							850.022 €	
850.022 €	2069							850.022 €	

Tabela 37: Viri financiranja za odsek 5 (Scenarij 1)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.1.1.6. Viri financiranja za odsek 6

Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	46,0%	32,3%	17,4%	4,3%
242.996.510 €	Skupaj	0 €	0 €	0 €	0 €	111.743.441 €	78.528.969 €	42.179.280 €	10.544.820 €
0 €	2009								
0 €	2010								
46.250.000 €	2011					37.471.031 €	8.778.969 €		
46.250.000 €	2012					23.000.000 €	23.250.000 €		
46.250.000 €	2013					23.000.000 €	23.250.000 €		
46.250.000 €	2014					23.000.000 €	23.250.000 €		
1.054.482 €	2015					1.054.482 €			
1.054.482 €	2016					1.054.482 €			
1.054.482 €	2017					1.054.482 €			
1.054.482 €	2018					1.054.482 €			
1.054.482 €	2019					1.054.482 €			
1.054.482 €	2020								1.054.482 €
1.054.482 €	2021								1.054.482 €
1.054.482 €	2022								1.054.482 €
1.054.482 €	2023								1.054.482 €
1.054.482 €	2024								1.054.482 €
1.054.482 €	2025								1.054.482 €
1.054.482 €	2026								1.054.482 €
1.054.482 €	2027								1.054.482 €
1.054.482 €	2028								1.054.482 €
1.054.482 €	2029								1.054.482 €
1.054.482 €	2030							1.054.482 €	
1.054.482 €	2031							1.054.482 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.054.482 €	2032							1.054.482 €	
1.054.482 €	2033							1.054.482 €	
1.054.482 €	2034							1.054.482 €	
1.054.482 €	2035							1.054.482 €	
1.054.482 €	2036							1.054.482 €	
1.054.482 €	2037							1.054.482 €	
1.054.482 €	2038							1.054.482 €	
1.054.482 €	2039							1.054.482 €	
1.054.482 €	2040							1.054.482 €	
1.054.482 €	2041							1.054.482 €	
1.054.482 €	2042							1.054.482 €	
1.054.482 €	2043							1.054.482 €	
1.054.482 €	2044							1.054.482 €	
1.054.482 €	2045							1.054.482 €	
1.054.482 €	2046							1.054.482 €	
1.054.482 €	2047							1.054.482 €	
1.054.482 €	2048							1.054.482 €	
1.054.482 €	2049							1.054.482 €	
1.054.482 €	2050							1.054.482 €	
1.054.482 €	2051							1.054.482 €	
1.054.482 €	2052							1.054.482 €	
1.054.482 €	2053							1.054.482 €	
1.054.482 €	2054							1.054.482 €	
1.054.482 €	2055							1.054.482 €	
1.054.482 €	2056							1.054.482 €	
1.054.482 €	2057							1.054.482 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.054.482 €	2058							1.054.482 €	
1.054.482 €	2059							1.054.482 €	
1.054.482 €	2060							1.054.482 €	
1.054.482 €	2061							1.054.482 €	
1.054.482 €	2062							1.054.482 €	
1.054.482 €	2063							1.054.482 €	
1.054.482 €	2064							1.054.482 €	
1.054.482 €	2065							1.054.482 €	
1.054.482 €	2066							1.054.482 €	
1.054.482 €	2067							1.054.482 €	
1.054.482 €	2068							1.054.482 €	
1.054.482 €	2069							1.054.482 €	

Tabela 38: Viri financiranja za odsek 6 (Scenarij 1)

5.3.1.1.7. Viri financiranja za odsek 7

Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		21,5%	0,0%	0,0%	0,0%	8,5%	4,8%	45,2%	20,0%
314.083.406 €	Skupaj	67.373.126 €	0 €	0 €	0 €	26.627.971 €	15.185.462 €	141.963.046 €	62.933.803 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
7.592.731 €	2013						7.592.731 €		
7.592.731 €	2014						7.592.731 €		
7.592.731 €	2015					7.592.731 €			



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
7.592.731 €	2016					7.592.731 €			
7.592.731 €	2017	1.871.476 €				5.721.255 €			
7.592.731 €	2018	1.871.476 €				5.721.255 €			
7.592.731 €	2019	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2020	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2021	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2022	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2023	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2024	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2025	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2026	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2027	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2028	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2029	1.871.476 €							5.721.255 €
7.592.731 €	2030	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2031	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2032	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2033	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2034	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2035	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2036	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2037	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2038	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2039	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2040	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2041	1.871.476 €						5.721.255 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
7.592.731 €	2042	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2043	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2044	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2045	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2046	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2047	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2048	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2049	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2050	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2051	1.871.476 €						5.721.255 €	
7.592.731 €	2052	1.871.476 €						5.721.255 €	
610.246 €	2053							610.246 €	
610.246 €	2054							610.246 €	
610.246 €	2055							610.246 €	
610.246 €	2056							610.246 €	
610.246 €	2057							610.246 €	
610.246 €	2058							610.246 €	
610.246 €	2059							610.246 €	
610.246 €	2060							610.246 €	
610.246 €	2061							610.246 €	
610.246 €	2062							610.246 €	
610.246 €	2063							610.246 €	
610.246 €	2064							610.246 €	
610.246 €	2065							610.246 €	
610.246 €	2066							610.246 €	
610.246 €	2067							610.246 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
610.246€	2068							610.246€	
610.246€	2069							610.246€	

Tabela 39: Viri financiranja za odsek 7 (Scenarij 1)

5.3.1.1.8. Viri financiranja za odsek 8

Odsek 8	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	46,5%	27,5%	20,8%	5,2%
215.559.631€	Skupaj	0€	0€	0€	0€	100.235.899€	59.250.000€	44.858.986€	11.214.746€
0€	2009								
0€	2010								
0€	2011								
38.750.000€	2012					19.000.000€	19.750.000€		
38.750.000€	2013					19.000.000€	19.750.000€		
38.750.000€	2014					19.000.000€	19.750.000€		
38.750.000€	2015					38.750.000€			
1.121.475€	2016					1.121.475€			
1.121.475€	2017					1.121.475€			
1.121.475€	2018					1.121.475€			
1.121.475€	2019					1.121.475€			
1.121.475€	2020								1.121.475€
1.121.475€	2021								1.121.475€
1.121.475€	2022								1.121.475€
1.121.475€	2023								1.121.475€
1.121.475€	2024								1.121.475€
1.121.475€	2025								1.121.475€



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 8	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.121.475 €	2026								1.121.475 €
1.121.475 €	2027								1.121.475 €
1.121.475 €	2028								1.121.475 €
1.121.475 €	2029								1.121.475 €
1.121.475 €	2030							1.121.475 €	
1.121.475 €	2031							1.121.475 €	
1.121.475 €	2032							1.121.475 €	
1.121.475 €	2033							1.121.475 €	
1.121.475 €	2034							1.121.475 €	
1.121.475 €	2035							1.121.475 €	
1.121.475 €	2036							1.121.475 €	
1.121.475 €	2037							1.121.475 €	
1.121.475 €	2038							1.121.475 €	
1.121.475 €	2039							1.121.475 €	
1.121.475 €	2040							1.121.475 €	
1.121.475 €	2041							1.121.475 €	
1.121.475 €	2042							1.121.475 €	
1.121.475 €	2043							1.121.475 €	
1.121.475 €	2044							1.121.475 €	
1.121.475 €	2045							1.121.475 €	
1.121.475 €	2046							1.121.475 €	
1.121.475 €	2047							1.121.475 €	
1.121.475 €	2048							1.121.475 €	
1.121.475 €	2049							1.121.475 €	
1.121.475 €	2050							1.121.475 €	
1.121.475 €	2051							1.121.475 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 8	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.121.475€	2052							1.121.475€	
1.121.475€	2053							1.121.475€	
1.121.475€	2054							1.121.475€	
1.121.475€	2055							1.121.475€	
1.121.475€	2056							1.121.475€	
1.121.475€	2057							1.121.475€	
1.121.475€	2058							1.121.475€	
1.121.475€	2059							1.121.475€	
1.121.475€	2060							1.121.475€	
1.121.475€	2061							1.121.475€	
1.121.475€	2062							1.121.475€	
1.121.475€	2063							1.121.475€	
1.121.475€	2064							1.121.475€	
1.121.475€	2065							1.121.475€	
1.121.475€	2066							1.121.475€	
1.121.475€	2067							1.121.475€	
1.121.475€	2068							1.121.475€	
1.121.475€	2069							1.121.475€	

Tabela 40: Viri financiranja za odsek 8 (Scenarij 1)

5.3.1.1.9. Viri financiranja za odsek 9

Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,2%	79,8%
92.775.056€	Skupaj	0€	0€	0€	0€	0€	0€	18.775.056€	74.000.000€
0€	2009								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
0€	2010								
0€	2011								
0€	2012								
0€	2013								
0€	2014								
0€	2015								
0€	2016								
0€	2017								
0€	2018								
0€	2019								
0€	2020								
0€	2021								
0€	2022								
0€	2023								
0€	2024								
0€	2025								
18.500.000€	2026								18.500.000€
18.500.000€	2027								18.500.000€
18.500.000€	2028								18.500.000€
18.500.000€	2029								18.500.000€
469.376€	2030							469.376€	
469.376€	2031							469.376€	
469.376€	2032							469.376€	
469.376€	2033							469.376€	
469.376€	2034							469.376€	
469.376€	2035							469.376€	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
469.376 €	2036							469.376 €	
469.376 €	2037							469.376 €	
469.376 €	2038							469.376 €	
469.376 €	2039							469.376 €	
469.376 €	2040							469.376 €	
469.376 €	2041							469.376 €	
469.376 €	2042							469.376 €	
469.376 €	2043							469.376 €	
469.376 €	2044							469.376 €	
469.376 €	2045							469.376 €	
469.376 €	2046							469.376 €	
469.376 €	2047							469.376 €	
469.376 €	2048							469.376 €	
469.376 €	2049							469.376 €	
469.376 €	2050							469.376 €	
469.376 €	2051							469.376 €	
469.376 €	2052							469.376 €	
469.376 €	2053							469.376 €	
469.376 €	2054							469.376 €	
469.376 €	2055							469.376 €	
469.376 €	2056							469.376 €	
469.376 €	2057							469.376 €	
469.376 €	2058							469.376 €	
469.376 €	2059							469.376 €	
469.376 €	2060							469.376 €	
469.376 €	2061							469.376 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
469.376 €	2062							469.376 €	
469.376 €	2063							469.376 €	
469.376 €	2064							469.376 €	
469.376 €	2065							469.376 €	
469.376 €	2066							469.376 €	
469.376 €	2067							469.376 €	
469.376 €	2068							469.376 €	
469.376 €	2069							469.376 €	

Tabela 41: Viri financiranja za odsek 9 (Scenarij 1)

5.3.1.1.10. Viri financiranja za odsek 10

Odsek 10	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		32,6%	2,0%	13,1%	2,3%	23,9%	26,1%	0,0%	0,0%
104.507.173 €	Skupaj	34.027.173 €	2.062.720 €	13.737.594 €	2.428.560 €	24.971.032 €	27.280.094 €	0 €	0 €
19.000.000 €	2009	1.380.000 €	515.680 €	1.900.000 €	340.000 €	9.735.516 €	5.128.804 €		
19.000.000 €	2010	1.380.000 €	515.680 €	2.780.000 €	500.000 €	9.735.516 €	4.088.804 €		
19.000.000 €	2011	1.380.000 €	515.680 €	4.082.294 €	740.000 €		12.282.026 €		
19.000.000 €	2012	1.380.000 €	515.680 €	4.975.300 €	848.560 €	5.500.000 €	5.780.460 €		
500.126 €	2013	500.126 €							
500.126 €	2014	500.126 €							
500.126 €	2015	500.126 €							
500.126 €	2016	500.126 €							
500.126 €	2017	500.126 €							
500.126 €	2018	500.126 €							
500.126 €	2019	500.126 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 10	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
500.126€	2020	500.126€							
500.126€	2021	500.126€							
500.126€	2022	500.126€							
500.126€	2023	500.126€							
500.126€	2024	500.126€							
500.126€	2025	500.126€							
500.126€	2026	500.126€							
500.126€	2027	500.126€							
500.126€	2028	500.126€							
500.126€	2029	500.126€							
500.126€	2030	500.126€							
500.126€	2031	500.126€							
500.126€	2032	500.126€							
500.126€	2033	500.126€							
500.126€	2034	500.126€							
500.126€	2035	500.126€							
500.126€	2036	500.126€							
500.126€	2037	500.126€							
500.126€	2038	500.126€							
500.126€	2039	500.126€							
500.126€	2040	500.126€							
500.126€	2041	500.126€							
500.126€	2042	500.126€							
500.126€	2043	500.126€							
500.126€	2044	500.126€							
500.126€	2045	500.126€							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 10	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
500.126€	2046	500.126€							
500.126€	2047	500.126€							
500.126€	2048	500.126€							
500.126€	2049	500.126€							
500.126€	2050	500.126€							
500.126€	2051	500.126€							
500.126€	2052	500.126€							
500.126€	2053	500.126€							
500.126€	2054	500.126€							
500.126€	2055	500.126€							
500.126€	2056	500.126€							
500.126€	2057	500.126€							
500.126€	2058	500.126€							
500.126€	2059	500.126€							
500.126€	2060	500.126€							
500.126€	2061	500.126€							
500.126€	2062	500.126€							
500.126€	2063	500.126€							
500.126€	2064	500.126€							
500.126€	2065	500.126€							
500.126€	2066	500.126€							
500.126€	2067	500.126€							
500.126€	2068	500.126€							
500.126€	2069	500.126€							

Tabela 42: Viri financiranja za odsek 10 (Scenarij 1)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.1.1.11. Viri financiranja za odsek 11

Odsek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	43,1%	29,4%	22,0%	5,5%
41.220.799 €	Skupaj	0 €	0 €	0 €	0 €	17.774.886 €	12.130.358 €	9.052.443 €	2.263.111 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
7.250.000 €	2012					3.206.547 €	4.043.453 €		
7.250.000 €	2013					3.206.547 €	4.043.453 €		
7.250.000 €	2014					3.206.547 €	4.043.453 €		
7.250.000 €	2015					7.250.000 €			
226.311 €	2016					226.311 €			
226.311 €	2017					226.311 €			
226.311 €	2018					226.311 €			
226.311 €	2019					226.311 €			
226.311 €	2020								226.311 €
226.311 €	2021								226.311 €
226.311 €	2022								226.311 €
226.311 €	2023								226.311 €
226.311 €	2024								226.311 €
226.311 €	2025								226.311 €
226.311 €	2026								226.311 €
226.311 €	2027								226.311 €
226.311 €	2028								226.311 €
226.311 €	2029								226.311 €
226.311 €	2030							226.311 €	
226.311 €	2031							226.311 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odesek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
226311 €	2032							226311 €	
226311 €	2033							226311 €	
226311 €	2034							226311 €	
226311 €	2035							226311 €	
226311 €	2036							226311 €	
226311 €	2037							226311 €	
226311 €	2038							226311 €	
226311 €	2039							226311 €	
226311 €	2040							226311 €	
226311 €	2041							226311 €	
226311 €	2042							226311 €	
226311 €	2043							226311 €	
226311 €	2044							226311 €	
226311 €	2045							226311 €	
226311 €	2046							226311 €	
226311 €	2047							226311 €	
226311 €	2048							226311 €	
226311 €	2049							226311 €	
226311 €	2050							226311 €	
226311 €	2051							226311 €	
226311 €	2052							226311 €	
226311 €	2053							226311 €	
226311 €	2054							226311 €	
226311 €	2055							226311 €	
226311 €	2056							226311 €	
226311 €	2057							226311 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
226311 €	2058							226311 €	
226311 €	2059							226311 €	
226311 €	2060							226311 €	
226311 €	2061							226311 €	
226311 €	2062							226311 €	
226311 €	2063							226311 €	
226311 €	2064							226311 €	
226311 €	2065							226311 €	
226311 €	2066							226311 €	
226311 €	2067							226311 €	
226311 €	2068							226311 €	
226311 €	2069							226311 €	

Tabela 43: Viri financiranja za odsek 11 (Scenarij 1)

5.3.1.1.12. Viri financiranja za odsek 12

Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		8,2%	0,0%	0,0%	0,0%	57,1%	18,7%	11,2%	4,9%
113.670.242 €	Skupaj	9.372.964 €	0 €	0 €	0 €	64.852.702 €	21.250.000 €	12.681.068 €	5.513.508 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
21.250.000 €	2014						21.250.000 €		
21.250.000 €	2015					21.250.000 €			



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
21.250.000 €	2016					21.250.000 €			
21.250.000 €	2017					21.250.000 €			
551.351 €	2018					551.351 €			
551.351 €	2019					551.351 €			
551.351 €	2020								551.351 €
551.351 €	2021								551.351 €
551.351 €	2022								551.351 €
551.351 €	2023								551.351 €
551.351 €	2024								551.351 €
551.351 €	2025								551.351 €
551.351 €	2026								551.351 €
551.351 €	2027								551.351 €
551.351 €	2028								551.351 €
551.351 €	2029								551.351 €
551.351 €	2030							551.351 €	
551.351 €	2031							551.351 €	
551.351 €	2032							551.351 €	
551.351 €	2033							551.351 €	
551.351 €	2034							551.351 €	
551.351 €	2035							551.351 €	
551.351 €	2036							551.351 €	
551.351 €	2037							551.351 €	
551.351 €	2038							551.351 €	
551.351 €	2039							551.351 €	
551.351 €	2040							551.351 €	
551.351 €	2041							551.351 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
551.351 €	2042							551.351 €	
551.351 €	2043							551.351 €	
551.351 €	2044							551.351 €	
551.351 €	2045							551.351 €	
551.351 €	2046							551.351 €	
551.351 €	2047							551.351 €	
551.351 €	2048							551.351 €	
551.351 €	2049							551.351 €	
551.351 €	2050							551.351 €	
551.351 €	2051							551.351 €	
551.351 €	2052							551.351 €	
551.351 €	2053	551.351 €							
551.351 €	2054	551.351 €							
551.351 €	2055	551.351 €							
551.351 €	2056	551.351 €							
551.351 €	2057	551.351 €							
551.351 €	2058	551.351 €							
551.351 €	2059	551.351 €							
551.351 €	2060	551.351 €							
551.351 €	2061	551.351 €							
551.351 €	2062	551.351 €							
551.351 €	2063	551.351 €							
551.351 €	2064	551.351 €							
551.351 €	2065	551.351 €							
551.351 €	2066	551.351 €							
551.351 €	2067	551.351 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
551.351 €	2068	551.351 €							
551.351 €	2069	551.351 €							

Tabela 44: Viri financiranja za odsek 12 (Scenarij 1)

5.3.1.1.13. Viri financiranja za odsek 13

Odsek 13	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		7,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	27,9%	64,2%
42.264.105 €	Skupaj	3.353.182 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	11.776.218 €	27.134.705 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
0 €	2014								
0 €	2015								
0 €	2016								
0 €	2017								
0 €	2018								
0 €	2019								
0 €	2020								
0 €	2021								
0 €	2022								
6.500.000 €	2023								6.500.000 €
6.500.000 €	2024								6.500.000 €
6.500.000 €	2025								6.500.000 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 13	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
6.500.000 €	2026								6.500.000 €
378.235 €	2027								378.235 €
378.235 €	2028								378.235 €
378.235 €	2029								378.235 €
378.235 €	2030							378.235 €	
378.235 €	2031							378.235 €	
378.235 €	2032							378.235 €	
378.235 €	2033							378.235 €	
378.235 €	2034							378.235 €	
378.235 €	2035							378.235 €	
378.235 €	2036							378.235 €	
378.235 €	2037							378.235 €	
378.235 €	2038							378.235 €	
378.235 €	2039							378.235 €	
378.235 €	2040							378.235 €	
378.235 €	2041							378.235 €	
378.235 €	2042							378.235 €	
378.235 €	2043							378.235 €	
378.235 €	2044							378.235 €	
378.235 €	2045							378.235 €	
378.235 €	2046							378.235 €	
378.235 €	2047							378.235 €	
378.235 €	2048							378.235 €	
378.235 €	2049							378.235 €	
378.235 €	2050							378.235 €	
378.235 €	2051							378.235 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 13	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
378.235 €	2052							378.235 €	
378.235 €	2053	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2054	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2055	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2056	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2057	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2058	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2059	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2060	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2061	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2062	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2063	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2064	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2065	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2066	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2067	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2068	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2069	197.246 €						180.989 €	

Tabela 45: Viri financiranja za odsek 13 (Scenarij 1)

5.3.1.1.14. Viri financiranja za odsek 14

Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	19,3%	66,5%
60.956.253 €	Skupaj	8.689.178 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	11.755.947 €	40.511.128 €
0 €	2009								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
0€	2010								
0€	2011								
0€	2012								
0€	2013								
0€	2014								
0€	2015								
0€	2016								
0€	2017								
0€	2018								
0€	2019								
0€	2020								
0€	2021								
0€	2022								
0€	2023								
0€	2024								
10.000.000€	2025								10.000.000€
10.000.000€	2026								10.000.000€
10.000.000€	2027								10.000.000€
10.000.000€	2028								10.000.000€
511.128€	2029								511.128€
511.128€	2030							511.128€	
511.128€	2031							511.128€	
511.128€	2032							511.128€	
511.128€	2033							511.128€	
511.128€	2034							511.128€	
511.128€	2035							511.128€	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
511.128€	2036							511.128€	
511.128€	2037							511.128€	
511.128€	2038							511.128€	
511.128€	2039							511.128€	
511.128€	2040							511.128€	
511.128€	2041							511.128€	
511.128€	2042							511.128€	
511.128€	2043							511.128€	
511.128€	2044							511.128€	
511.128€	2045							511.128€	
511.128€	2046							511.128€	
511.128€	2047							511.128€	
511.128€	2048							511.128€	
511.128€	2049							511.128€	
511.128€	2050							511.128€	
511.128€	2051							511.128€	
511.128€	2052							511.128€	
511.128€	2053	511.128€							
511.128€	2054	511.128€							
511.128€	2055	511.128€							
511.128€	2056	511.128€							
511.128€	2057	511.128€							
511.128€	2058	511.128€							
511.128€	2059	511.128€							
511.128€	2060	511.128€							
511.128€	2061	511.128€							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
511.128€	2062	511.128€							
511.128€	2063	511.128€							
511.128€	2064	511.128€							
511.128€	2065	511.128€							
511.128€	2066	511.128€							
511.128€	2067	511.128€							
511.128€	2068	511.128€							
511.128€	2069	511.128€							

Tabela 46: Viri financiranja za odsek 14 (Scenarij 1)

5.3.1.1.15. Viri financiranja za odsek 15

Odsek 15	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		12,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,0%	70,3%
82.528.785€	Skupaj	10.399.763€	0€	0€	0€	0€	0€	14.070.268€	58.058.754€
0€	2009								
0€	2010								
0€	2011								
0€	2012								
0€	2013								
0€	2014								
0€	2015								
0€	2016								
0€	2017								
0€	2018								
0€	2019								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 15	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
0€	2020								
13.750.000€	2021								13.750.000€
13.750.000€	2022								13.750.000€
13.750.000€	2023								13.750.000€
13.750.000€	2024								13.750.000€
611.751€	2025								611.751€
611.751€	2026								611.751€
611.751€	2027								611.751€
611.751€	2028								611.751€
611.751€	2029								611.751€
611.751€	2030							611.751€	
611.751€	2031							611.751€	
611.751€	2032							611.751€	
611.751€	2033							611.751€	
611.751€	2034							611.751€	
611.751€	2035							611.751€	
611.751€	2036							611.751€	
611.751€	2037							611.751€	
611.751€	2038							611.751€	
611.751€	2039							611.751€	
611.751€	2040							611.751€	
611.751€	2041							611.751€	
611.751€	2042							611.751€	
611.751€	2043							611.751€	
611.751€	2044							611.751€	
611.751€	2045							611.751€	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 15	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
611.751 €	2046							611.751 €	
611.751 €	2047							611.751 €	
611.751 €	2048							611.751 €	
611.751 €	2049							611.751 €	
611.751 €	2050							611.751 €	
611.751 €	2051							611.751 €	
611.751 €	2052							611.751 €	
611.751 €	2053	611.751 €							
611.751 €	2054	611.751 €							
611.751 €	2055	611.751 €							
611.751 €	2056	611.751 €							
611.751 €	2057	611.751 €							
611.751 €	2058	611.751 €							
611.751 €	2059	611.751 €							
611.751 €	2060	611.751 €							
611.751 €	2061	611.751 €							
611.751 €	2062	611.751 €							
611.751 €	2063	611.751 €							
611.751 €	2064	611.751 €							
611.751 €	2065	611.751 €							
611.751 €	2066	611.751 €							
611.751 €	2067	611.751 €							
611.751 €	2068	611.751 €							
611.751 €	2069	611.751 €							

Tabela 47: Viri financiranja za odsek 15 (Scenarij 1)



5.3.2. Določanje strukture virov financiranja po letih brez uporabe modela JZP (Scenarij 2)

V scenariju 2 smo predvideli, da se modela javno-zasebnega partnerstva ne uporabi, saj se je izkazal kot precej drag. Za razliko od scenarija 1 v tem scenariju torej ni uporabljena oblika partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem (shadow tolling) za odseke 2, 5 in 7.

Posledica tega je, da je potrebno zlasti v prvih letih najti druge oziroma drugače strukturirane vire financiranja.

Za izgradnjo vseh petnajstih odsekov je v tem primeru potrebno zagotoviti 1.826.296.678 €, kar je 25,5% (oziroma 625.782.703 €) manj kot v primeru scenarija 1 (uporabe oblike partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem (shadow tolling) za odseke 2, 5 in 7). V obdobju od vključno leta 2009 do vključno leta 2012 bi bilo potrebno zagotoviti po 67.250.000 € letno več, od vključno leta 2013 do vključno leta 2052 pa po 22.369.568 EUR letno manj kot v primeru scenarija 1. Od vključno leta 2053, ko se v scenariju 1 konča obveznost plačevanja partnerstvu med javnim in zasebnim sektorjem (shadow tolling) za odseke 2, 5 in 7, pa do konca obravnavanega obdobja (do vključno leta 2069) bi bile potrebe po finančnih sredstvih (za vzdrževanje zgrajenega koridorja tretje razvojne osi) enake v obeh scenarijih.

Predpostavke v zvezi:

- s trošarinami,
- z davki iz obdavčitve motornih vozil,
- s prejetimi sredstvi iz Evropske unije (in dodatno posledično zagotovitvijo nacionalnih javnih virov),
- z dodatnimi namenskimi sredstvi,
- s prodajo dolgoročnih kapitalskih naložb ter nepremičnin v okviru prodaje državnega premoženja in
- z zadolževanjem

so tudi v scenariju 2 (določanje strukture virov financiranja po letih brez uporabe modela JZP) enaki kot v scenariju 1, kjer smo uporabili obliko partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem (shadow tolling) za odseke 2, 5 in 7.

5.3.2.1. Prikaz ugotovitev po posameznih virih financiranja in po letih

Za trošarine, davek na motorna vozila in prejeta sredstva iz Evropske unije velja napisano pod predpostavkami o teh virih financiranja v poglavju 5.2.1 Predpostavke za potrebe določanja strukture virov financiranja po letih.

Sredstev iz prodaje dolgoročnih kapitalskih naložb (skupno 624.517.190 €) zmanjka že v letu 2014. Po tem letu v virih financiranja ne nastopajo več sredstva iz prodaje dolgoročnih kapitalskih naložb. Sredstev iz prodaje nepremičnin (skupno 279.510.395 €) zmanjka že v letu 2015. Po tem letu v virih financiranja ne nastopajo več sredstva iz prodaje nepremičnin.



Posledično je potrebno uporabiti dodatna namenska sredstva (561.293 EUR) že v letu 2015, vendar so to bolj sredstva, ki so potrebna za premostitev likvidnostnih težav v tem letu. Od vključno leta 2016, ko se pojavi tudi potreba po zadolževanju, pa vse do vključno leta 2034, ko se bodo povrnili vsi proračunski dolgovi za potrebe koridorja tretje razvojne osi, bo potrebno v proračunu zagotavljati po 1% dodatnih namenskih sredstev. V tem obdobju bodo omenjena dodatna namenska sredstva uporabljena bodisi za plačila izgradnje bodisi za plačila vzdrževanja ali pa za anuitete oziroma vračila dolgov, torej plačila glavnice in obresti.

Prvič se bo potrebno zadolžiti v letu 2016 (za 82.364.273 EUR), ko bodo ta sredstva zagotavljala skoraj 90% vseh potrebnih sredstev za potrebe koridorja tretje razvojne osi. Tudi v letu 2017 bo zadolževanje zelo pomembno, saj bo predstavljalo preko 73% potrebnih sredstev, ne bo pa možno plačati niti obresti niti dela glavnice. V nadaljnjih treh letih ne bo potrebnega zadolževanja, ob upoštevanju 1-odstotnega deleža vseh dodatnih namenskih sredstev bo možno odplačevati sprotne obresti in del glavnice. V obdobju od vključno leta 2021 do vključno leta 2024 bo potrebno najemati manjše kredite (največ do 4,5 milijona EUR), bo pa v tem obdobju glavnica dolga naraščala, saj ne bo možno odplačevati niti obresti niti dela glavnice. Del slednje bo možno odplačati v letu 2025, potem pa se bo potrebno v letih od vključno 2026 do vključno leta 2028 ponovno dogovoriti za moratorij na obresti in glavnico. V obdobju od vključno leta 2029 do vključno leta 2034 se bo z uporabo 1-odstotnega deleža vseh dodatnih namenskih sredstev za potrebe koridorja tretje razvojne osi odplačevalo dolg in plačevalo vzdrževanje.

V scenariju 2 največji delež v strukturi virov financiranja predstavlja prodaja državnega premoženja (49,5%), konkretnije prodaja dolgoročnih kapitalskih naložb (34,2%) in prodaja nepremičnin (15,3%).

Drugi največji delež v strukturi virov financiranja predstavljajo dodatna namenska sredstva (z vključenim odplačevanjem dolga), ki predstavljajo 25,2% vseh potrebnih sredstev za izgradnjo in operativno delovanje koridorja tretje razvojne osi v obravnavanem obdobju.

Preostali viri financiranja predstavljajo precej manjše deleže (trošarine 10,2%, EU sredstva (ESSR) – skupaj z nacionalnimi viri 4,2% in davek na motorna vozila 3,4%).

Vse povedano prikazuje tudi 8.5 Priloga 4: Struktura virov financiranja v scenariju 2 (brez uporabe JZP).

5.3.2.2. Prikaz ugotovitev po odsekih in po letih

Tudi v scenariju 2 so dodatne predpostavke enake kot pri scenariju 1 (poglavje 5.3.1.1 Prikaz ugotovitev po odsekih in po letih) z upoštevanjem dejstva, da se po tem scenariju ne uporabi oblike partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem (shadow tolling).

V nadaljevanju so prikazani viri financiranja za posamezne odseke po posameznih letih in skupno. Različni odseki imajo različne vire in dinamiko financiranja.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.2.2.1. Viri financiranja za odsek 1

Odsek1	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,9%	24,3%	18,8%	33,2%
84.427.571 €	Skupaj	0 €	0 €	0 €	0 €	7.477.527 €	20.522.473 €	15.853.837 €	28.000.000 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
14.000.000 €	2014					7.477.527 €	6.522.473 €		
14.000.000 €	2015						14.000.000 €		
14.000.000 €	2016								14.000.000 €
14.000.000 €	2017								14.000.000 €
546.684 €	2018							546.684 €	
546.684 €	2019							546.684 €	
546.684 €	2020							546.684 €	
546.684 €	2021							546.684 €	
546.684 €	2022							546.684 €	
546.684 €	2023							546.684 €	
546.684 €	2024							546.684 €	
546.684 €	2025							546.684 €	
546.684 €	2026							546.684 €	
546.684 €	2027							546.684 €	
546.684 €	2028							546.684 €	
546.684 €	2029							546.684 €	
546.684 €	2030	546.684 €							
546.684 €	2031	546.684 €							
546.684 €	2032	546.684 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odelek1	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
546.684 €	2033	546.684 €							
546.684 €	2034	546.684 €							
546.684 €	2035	546.684 €							
546.684 €	2036	546.684 €							
546.684 €	2037	546.684 €							
546.684 €	2038	546.684 €							
546.684 €	2039	546.684 €							
546.684 €	2040	546.684 €							
546.684 €	2041	546.684 €							
546.684 €	2042	546.684 €							
546.684 €	2043	546.684 €							
546.684 €	2044	546.684 €							
546.684 €	2045	546.684 €							
546.684 €	2046	546.684 €							
546.684 €	2047	546.684 €							
546.684 €	2048	546.684 €							
546.684 €	2049	546.684 €							
546.684 €	2050	546.684 €							
546.684 €	2051	546.684 €							
546.684 €	2052	546.684 €							
546.684 €	2053							546.684 €	
546.684 €	2054							546.684 €	
546.684 €	2055							546.684 €	
546.684 €	2056							546.684 €	
546.684 €	2057							546.684 €	
546.684 €	2058							546.684 €	
546.684 €	2059							546.684 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odelek 1	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
546.684 €	2060							546.684 €	
546.684 €	2061							546.684 €	
546.684 €	2062							546.684 €	
546.684 €	2063							546.684 €	
546.684 €	2064							546.684 €	
546.684 €	2065							546.684 €	
546.684 €	2066							546.684 €	
546.684 €	2067							546.684 €	
546.684 €	2068							546.684 €	
546.684 €	2069							546.684 €	

Tabela 48: Viri financiranja za odsek 1 (Scenarij 2)

5.3.2.2.2. Viri financiranja za odsek 2

Odelek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	24,4%	0,4%	19,7%	0,0%
173.248.675 €	Skupaj	0 €	0 €	0 €	0 €	42.265.095 €	632.547 €	34.157.554 €	0 €
10.250.000 €	2009					10.250.000 €			
10.250.000 €	2010					10.250.000 €			
10.250.000 €	2011					10.250.000 €			
10.250.000 €	2012					10.250.000 €			
632.547 €	2013					632.547 €			
632.547 €	2014					632.547 €			
632.547 €	2015						632.547 €		
632.547 €	2016							632.547 €	
632.547 €	2017							632.547 €	
632.547 €	2018							632.547 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odelek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
632.547 €	2019							632.547 €	
632.547 €	2020							632.547 €	
632.547 €	2021							632.547 €	
632.547 €	2022							632.547 €	
632.547 €	2023							632.547 €	
632.547 €	2024							632.547 €	
632.547 €	2025							632.547 €	
632.547 €	2026							632.547 €	
632.547 €	2027							632.547 €	
632.547 €	2028							632.547 €	
632.547 €	2029							632.547 €	
632.547 €	2030							632.547 €	
632.547 €	2031							632.547 €	
632.547 €	2032							632.547 €	
632.547 €	2033							632.547 €	
632.547 €	2034							632.547 €	
632.547 €	2035							632.547 €	
632.547 €	2036							632.547 €	
632.547 €	2037							632.547 €	
632.547 €	2038							632.547 €	
632.547 €	2039							632.547 €	
632.547 €	2040							632.547 €	
632.547 €	2041							632.547 €	
632.547 €	2042							632.547 €	
632.547 €	2043							632.547 €	
632.547 €	2044							632.547 €	
632.547 €	2045							632.547 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 2	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
632.547 €	2046							632.547 €	
632.547 €	2047							632.547 €	
632.547 €	2048							632.547 €	
632.547 €	2049							632.547 €	
632.547 €	2050							632.547 €	
632.547 €	2051							632.547 €	
632.547 €	2052							632.547 €	
632.547 €	2053							632.547 €	
632.547 €	2054							632.547 €	
632.547 €	2055							632.547 €	
632.547 €	2056							632.547 €	
632.547 €	2057							632.547 €	
632.547 €	2058							632.547 €	
632.547 €	2059							632.547 €	
632.547 €	2060							632.547 €	
632.547 €	2061							632.547 €	
632.547 €	2062							632.547 €	
632.547 €	2063							632.547 €	
632.547 €	2064							632.547 €	
632.547 €	2065							632.547 €	
632.547 €	2066							632.547 €	
632.547 €	2067							632.547 €	
632.547 €	2068							632.547 €	
632.547 €	2069							632.547 €	

Tabela 49: Viri financiranja za odsek 2 (Scenarij 2)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.2.2.3. Viri financiranja za odsek 3

Odsek 3	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		37,5%	2,3%	13,8%	2,4%	43,9%	0,0%	0,0%	0,0%
86.991.345 €	Skupaj	32.632.849 €	2.000.000 €	12.022.406 €	2.121.440 €	38.214.650 €	0 €	0 €	0 €
15.250.000 €	2009	1.660.376 €	500.000 €	1.590.000 €	280.000 €	11.219.624 €			
15.250.000 €	2010	1.660.376 €	500.000 €	2.450.000 €	420.000 €	10.219.624 €			
15.250.000 €	2011	1.660.376 €	500.000 €	3.597.706 €	620.000 €	8.871.918 €			
15.250.000 €	2012	1.660.376 €	500.000 €	4.384.700 €	801.440 €	7.903.484 €			
455.989 €	2013	455.989 €							
455.989 €	2014	455.989 €							
455.989 €	2015	455.989 €							
455.989 €	2016	455.989 €							
455.989 €	2017	455.989 €							
455.989 €	2018	455.989 €							
455.989 €	2019	455.989 €							
455.989 €	2020	455.989 €							
455.989 €	2021	455.989 €							
455.989 €	2022	455.989 €							
455.989 €	2023	455.989 €							
455.989 €	2024	455.989 €							
455.989 €	2025	455.989 €							
455.989 €	2026	455.989 €							
455.989 €	2027	455.989 €							
455.989 €	2028	455.989 €							
455.989 €	2029	455.989 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odssek 3	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
455.989 €	2030	455.989 €							
455.989 €	2031	455.989 €							
455.989 €	2032	455.989 €							
455.989 €	2033	455.989 €							
455.989 €	2034	455.989 €							
455.989 €	2035	455.989 €							
455.989 €	2036	455.989 €							
455.989 €	2037	455.989 €							
455.989 €	2038	455.989 €							
455.989 €	2039	455.989 €							
455.989 €	2040	455.989 €							
455.989 €	2041	455.989 €							
455.989 €	2042	455.989 €							
455.989 €	2043	455.989 €							
455.989 €	2044	455.989 €							
455.989 €	2045	455.989 €							
455.989 €	2046	455.989 €							
455.989 €	2047	455.989 €							
455.989 €	2048	455.989 €							
455.989 €	2049	455.989 €							
455.989 €	2050	455.989 €							
455.989 €	2051	455.989 €							
455.989 €	2052	455.989 €							
455.989 €	2053	455.989 €							
455.989 €	2054	455.989 €							
455.989 €	2055	455.989 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 3	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
455.989 €	2056	455.989 €							
455.989 €	2057	455.989 €							
455.989 €	2058	455.989 €							
455.989 €	2059	455.989 €							
455.989 €	2060	455.989 €							
455.989 €	2061	455.989 €							
455.989 €	2062	455.989 €							
455.989 €	2063	455.989 €							
455.989 €	2064	455.989 €							
455.989 €	2065	455.989 €							
455.989 €	2066	455.989 €							
455.989 €	2067	455.989 €							
455.989 €	2068	455.989 €							
455.989 €	2069	455.989 €							

Tabela 50: Viri financiranja za odsek 3 (Scenarij 2)

5.3.2.2.4. Viri financiranja za odsek 4

Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		7,3%	21,4%	14,5%	2,6%	11,1%	25,3%	0,9%	16,9%
270.108.711 €	Skupaj	19.614.719 €	57.893.760 €	39.240.000 €	6.920.000 €	29.880.116 €	68.410.058 €	2.383.571 €	45.766.487 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
51.250.000 €	2013	2.084.262 €	1.015.680 €	12.130.000 €	2.140.000 €	16.880.058 €	17.000.000 €		



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
51.250.000 €	2014	2.084.262 €	1.015.680 €	13.200.000 €	2.330.000 €	13.000.058 €	19.620.000 €		
51.250.000 €	2015	2.084.262 €	1.015.680 €	13.910.000 €	2.450.000 €		31.790.058 €		
51.250.000 €	2016	2.084.262 €	1.015.680 €					2.383.571 €	45.766.487 €
1.228.466 €	2017	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2018	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2019	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2020	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2021	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2022	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2023	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2024	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2025	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2026	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2027	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2028	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2029	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2030	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2031	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2032	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2033	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2034	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2035	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2036	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2037	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2038	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2039	212.786 €	1.015.680 €						



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
1.228.466 €	2040	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2041	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2042	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2043	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2044	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2045	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2046	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2047	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2048	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2049	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2050	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2051	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2052	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2053	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2054	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2055	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2056	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2057	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2058	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2059	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2060	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2061	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2062	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2063	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2064	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2065	212.786 €	1.015.680 €						



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 4	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
1.228.466 €	2066	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2067	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2068	212.786 €	1.015.680 €						
1.228.466 €	2069	212.786 €	1.015.680 €						

Tabela 51: Viri financiranja za odsek 4 (Scenarij 2)

5.3.2.2.5. Viri financiranja za odsek 5

Odsek 5	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		3,1%	0,0%	0,0%	0,0%	27,7%	0,2%	5,6%	0,0%
526.741.120 €	Skupaj	16.434.546 €	0 €	0 €	0 €	145.700.045 €	850.022 €	29.466.656 €	0 €
36.000.000 €	2009					36.000.000 €			
36.000.000 €	2010					36.000.000 €			
36.000.000 €	2011					36.000.000 €			
36.000.000 €	2012					36.000.000 €			
850.022 €	2013					850.022 €			
850.022 €	2014					850.022 €			
850.022 €	2015						850.022 €		
850.022 €	2016							850.022 €	
850.022 €	2017							850.022 €	
850.022 €	2018							850.022 €	
850.022 €	2019							850.022 €	
850.022 €	2020							850.022 €	
850.022 €	2021							850.022 €	
850.022 €	2022							850.022 €	
850.022 €	2023							850.022 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 5	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
850.022 €	2024							850.022 €	
850.022 €	2025							850.022 €	
850.022 €	2026							850.022 €	
850.022 €	2027							850.022 €	
850.022 €	2028							850.022 €	
850.022 €	2029							850.022 €	
850.022 €	2030	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2031	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2032	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2033	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2034	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2035	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2036	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2037	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2038	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2039	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2040	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2041	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2042	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2043	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2044	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2045	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2046	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2047	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2048	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2049	714.545 €						135.477 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 5	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
850.022 €	2050	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2051	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2052	714.545 €						135.477 €	
850.022 €	2053							850.022 €	
850.022 €	2054							850.022 €	
850.022 €	2055							850.022 €	
850.022 €	2056							850.022 €	
850.022 €	2057							850.022 €	
850.022 €	2058							850.022 €	
850.022 €	2059							850.022 €	
850.022 €	2060							850.022 €	
850.022 €	2061							850.022 €	
850.022 €	2062							850.022 €	
850.022 €	2063							850.022 €	
850.022 €	2064							850.022 €	
850.022 €	2065							850.022 €	
850.022 €	2066							850.022 €	
850.022 €	2067							850.022 €	
850.022 €	2068							850.022 €	
850.022 €	2069							850.022 €	

Tabela 52: Viri financiranja za odsek 5 (Scenarij 2)

5.3.2.2.6. Viri financiranja za odsek 6

Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	60,7%	15,6%	23,7%	0,0%
242.996.510	Skupaj	0 €	0 €	0 €	0 €	147.536.570	37.956.619	57.503.321	0 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
€						€	€	€	
0 €	2009								
0 €	2010								
46.250.000 €	2011					37.471.031 €	8.778.969 €		
46.250.000 €	2012					46.250.000 €			
46.250.000 €	2013					37.653.699 €	8.596.301 €		
46.250.000 €	2014					26.161.840 €	20.088.160 €		
1.054.482 €	2015						493.189 €	561.293 €	
1.054.482 €	2016							1.054.482 €	
1.054.482 €	2017							1.054.482 €	
1.054.482 €	2018							1.054.482 €	
1.054.482 €	2019							1.054.482 €	
1.054.482 €	2020							1.054.482 €	
1.054.482 €	2021							1.054.482 €	
1.054.482 €	2022							1.054.482 €	
1.054.482 €	2023							1.054.482 €	
1.054.482 €	2024							1.054.482 €	
1.054.482 €	2025							1.054.482 €	
1.054.482 €	2026							1.054.482 €	
1.054.482 €	2027							1.054.482 €	
1.054.482 €	2028							1.054.482 €	
1.054.482 €	2029							1.054.482 €	
1.054.482 €	2030							1.054.482 €	
1.054.482 €	2031							1.054.482 €	
1.054.482 €	2032							1.054.482 €	
1.054.482 €	2033							1.054.482 €	
1.054.482 €	2034							1.054.482 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
1.054.482 €	2035							1.054.482 €	
1.054.482 €	2036							1.054.482 €	
1.054.482 €	2037							1.054.482 €	
1.054.482 €	2038							1.054.482 €	
1.054.482 €	2039							1.054.482 €	
1.054.482 €	2040							1.054.482 €	
1.054.482 €	2041							1.054.482 €	
1.054.482 €	2042							1.054.482 €	
1.054.482 €	2043							1.054.482 €	
1.054.482 €	2044							1.054.482 €	
1.054.482 €	2045							1.054.482 €	
1.054.482 €	2046							1.054.482 €	
1.054.482 €	2047							1.054.482 €	
1.054.482 €	2048							1.054.482 €	
1.054.482 €	2049							1.054.482 €	
1.054.482 €	2050							1.054.482 €	
1.054.482 €	2051							1.054.482 €	
1.054.482 €	2052							1.054.482 €	
1.054.482 €	2053							1.054.482 €	
1.054.482 €	2054							1.054.482 €	
1.054.482 €	2055							1.054.482 €	
1.054.482 €	2056							1.054.482 €	
1.054.482 €	2057							1.054.482 €	
1.054.482 €	2058							1.054.482 €	
1.054.482 €	2059							1.054.482 €	
1.054.482 €	2060							1.054.482 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 6	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.054.482 €	2061							1.054.482 €	
1.054.482 €	2062							1.054.482 €	
1.054.482 €	2063							1.054.482 €	
1.054.482 €	2064							1.054.482 €	
1.054.482 €	2065							1.054.482 €	
1.054.482 €	2066							1.054.482 €	
1.054.482 €	2067							1.054.482 €	
1.054.482 €	2068							1.054.482 €	
1.054.482 €	2069							1.054.482 €	

Tabela 53: Viri financiranja za odsek 6 (Scenarij 2)

5.3.2.2.7. Viri financiranja za odsek 7

Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		7,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,7%	0,6%	3,5%	0,0%
314.083.406 €	Skupaj	21.968.863 €	0 €	0 €	0 €	84.000.000 €	1.830.739 €	10.984.432 €	0 €
21.000.000 €	2009					21.000.000 €			
21.000.000 €	2010					21.000.000 €			
21.000.000 €	2011					21.000.000 €			
21.000.000 €	2012					21.000.000 €			
610.246 €	2013						610.246 €		
610.246 €	2014						610.246 €		
610.246 €	2015						610.246 €		
610.246 €	2016							610.246 €	
610.246 €	2017	610.246 €							
610.246 €	2018	610.246 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
610.246 €	2019	610.246 €							
610.246 €	2020	610.246 €							
610.246 €	2021	610.246 €							
610.246 €	2022	610.246 €							
610.246 €	2023	610.246 €							
610.246 €	2024	610.246 €							
610.246 €	2025	610.246 €							
610.246 €	2026	610.246 €							
610.246 €	2027	610.246 €							
610.246 €	2028	610.246 €							
610.246 €	2029	610.246 €							
610.246 €	2030	610.246 €							
610.246 €	2031	610.246 €							
610.246 €	2032	610.246 €							
610.246 €	2033	610.246 €							
610.246 €	2034	610.246 €							
610.246 €	2035	610.246 €							
610.246 €	2036	610.246 €							
610.246 €	2037	610.246 €							
610.246 €	2038	610.246 €							
610.246 €	2039	610.246 €							
610.246 €	2040	610.246 €							
610.246 €	2041	610.246 €							
610.246 €	2042	610.246 €							
610.246 €	2043	610.246 €							
610.246 €	2044	610.246 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 7	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
610.246 €	2045	610.246 €							
610.246 €	2046	610.246 €							
610.246 €	2047	610.246 €							
610.246 €	2048	610.246 €							
610.246 €	2049	610.246 €							
610.246 €	2050	610.246 €							
610.246 €	2051	610.246 €							
610.246 €	2052	610.246 €							
610.246 €	2053							610.246 €	
610.246 €	2054							610.246 €	
610.246 €	2055							610.246 €	
610.246 €	2056							610.246 €	
610.246 €	2057							610.246 €	
610.246 €	2058							610.246 €	
610.246 €	2059							610.246 €	
610.246 €	2060							610.246 €	
610.246 €	2061							610.246 €	
610.246 €	2062							610.246 €	
610.246 €	2063							610.246 €	
610.246 €	2064							610.246 €	
610.246 €	2065							610.246 €	
610.246 €	2066							610.246 €	
610.246 €	2067							610.246 €	
610.246 €	2068							610.246 €	
610.246 €	2069							610.246 €	

Tabela 54: Viri financiranja za odsek 7 (Scenarij 2)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.2.2.8. Viri financiranja za odsek 8

Odsek 8	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
		6,2%	0,0%	0,0%	0,0%	32,8%	39,1%	20,8%	1,0%
215.559.631 €	Skupaj	13.457.696 €	0 €	0 €	0 €	70.793.453 €	84.206.547 €	44.858.986 €	2.242.949 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
38.750.000 €	2012					32.793.453 €	5.956.547 €		
38.750.000 €	2013					19.000.000 €	19.750.000 €		
38.750.000 €	2014					19.000.000 €	19.750.000 €		
38.750.000 €	2015						38.750.000 €		
1.121.475 €	2016								1.121.475 €
1.121.475 €	2017								1.121.475 €
1.121.475 €	2018	1.121.475 €							
1.121.475 €	2019	1.121.475 €							
1.121.475 €	2020	1.121.475 €							
1.121.475 €	2021	1.121.475 €							
1.121.475 €	2022	1.121.475 €							
1.121.475 €	2023	1.121.475 €							
1.121.475 €	2024	1.121.475 €							
1.121.475 €	2025	1.121.475 €							
1.121.475 €	2026	1.121.475 €							
1.121.475 €	2027	1.121.475 €							
1.121.475 €	2028	1.121.475 €							
1.121.475 €	2029	1.121.475 €							
1.121.475 €	2030							1.121.475 €	
1.121.475 €	2031							1.121.475 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odssek 8	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
1.121.475 €	2032							1.121.475 €	
1.121.475 €	2033							1.121.475 €	
1.121.475 €	2034							1.121.475 €	
1.121.475 €	2035							1.121.475 €	
1.121.475 €	2036							1.121.475 €	
1.121.475 €	2037							1.121.475 €	
1.121.475 €	2038							1.121.475 €	
1.121.475 €	2039							1.121.475 €	
1.121.475 €	2040							1.121.475 €	
1.121.475 €	2041							1.121.475 €	
1.121.475 €	2042							1.121.475 €	
1.121.475 €	2043							1.121.475 €	
1.121.475 €	2044							1.121.475 €	
1.121.475 €	2045							1.121.475 €	
1.121.475 €	2046							1.121.475 €	
1.121.475 €	2047							1.121.475 €	
1.121.475 €	2048							1.121.475 €	
1.121.475 €	2049							1.121.475 €	
1.121.475 €	2050							1.121.475 €	
1.121.475 €	2051							1.121.475 €	
1.121.475 €	2052							1.121.475 €	
1.121.475 €	2053							1.121.475 €	
1.121.475 €	2054							1.121.475 €	
1.121.475 €	2055							1.121.475 €	
1.121.475 €	2056							1.121.475 €	
1.121.475 €	2057							1.121.475 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 8	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
1.121.475 €	2058							1.121.475 €	
1.121.475 €	2059							1.121.475 €	
1.121.475 €	2060							1.121.475 €	
1.121.475 €	2061							1.121.475 €	
1.121.475 €	2062							1.121.475 €	
1.121.475 €	2063							1.121.475 €	
1.121.475 €	2064							1.121.475 €	
1.121.475 €	2065							1.121.475 €	
1.121.475 €	2066							1.121.475 €	
1.121.475 €	2067							1.121.475 €	
1.121.475 €	2068							1.121.475 €	
1.121.475 €	2069							1.121.475 €	

Tabela 55: Viri financiranja za odsek 8 (Scenarij 2)

5.3.2.2.9. Viri financiranja za odsek 9

Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalne naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83,4%	16,6%
92.775.056 €	Skupaj	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	77.361.352 €	15.413.704 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
0 €	2014								
0 €	2015								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
0 €	2016								
0 €	2017								
0 €	2018								
0 €	2019								
0 €	2020								
0 €	2021								
0 €	2022								
0 €	2023								
0 €	2024								
0 €	2025								
18.500.000 €	2026							6.365.973 €	12.134.027 €
18.500.000 €	2027							15.352.566 €	3.147.434 €
18.500.000 €	2028							18.367.757 €	132.243 €
18.500.000 €	2029							18.500.000 €	
469.376 €	2030							469.376 €	
469.376 €	2031							469.376 €	
469.376 €	2032							469.376 €	
469.376 €	2033							469.376 €	
469.376 €	2034							469.376 €	
469.376 €	2035							469.376 €	
469.376 €	2036							469.376 €	
469.376 €	2037							469.376 €	
469.376 €	2038							469.376 €	
469.376 €	2039							469.376 €	
469.376 €	2040							469.376 €	
469.376 €	2041							469.376 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
469.376 €	2042							469.376 €	
469.376 €	2043							469.376 €	
469.376 €	2044							469.376 €	
469.376 €	2045							469.376 €	
469.376 €	2046							469.376 €	
469.376 €	2047							469.376 €	
469.376 €	2048							469.376 €	
469.376 €	2049							469.376 €	
469.376 €	2050							469.376 €	
469.376 €	2051							469.376 €	
469.376 €	2052							469.376 €	
469.376 €	2053							469.376 €	
469.376 €	2054							469.376 €	
469.376 €	2055							469.376 €	
469.376 €	2056							469.376 €	
469.376 €	2057							469.376 €	
469.376 €	2058							469.376 €	
469.376 €	2059							469.376 €	
469.376 €	2060							469.376 €	
469.376 €	2061							469.376 €	
469.376 €	2062							469.376 €	
469.376 €	2063							469.376 €	
469.376 €	2064							469.376 €	
469.376 €	2065							469.376 €	
469.376 €	2066							469.376 €	
469.376 €	2067							469.376 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 9	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
469.376 €	2068							469.376 €	
469.376 €	2069							469.376 €	

Tabela 56: Viri financiranja za odsek 9 (Scenarij 2)

5.3.2.2.10. Viri financiranja za odsek 10

Odsek 10	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		32,6%	2,0%	13,1%	2,3%	46,9%	3,1%	0,0%	0,0%
104.507.173 €	Skupaj	34.027.173 €	2.062.720 €	13.737.594 €	2.428.560 €	49.030.095 €	3.221.031 €	0 €	0 €
19.000.000 €	2009	1.380.000 €	515.680 €	1.900.000 €	340.000 €	13.864.320 €	1.000.000 €		
19.000.000 €	2010	1.380.000 €	515.680 €	2.780.000 €	500.000 €	12.824.320 €	1.000.000 €		
19.000.000 €	2011	1.380.000 €	515.680 €	4.082.294 €	740.000 €	11.060.995 €	1.221.031 €		
19.000.000 €	2012	1.380.000 €	515.680 €	4.975.300 €	848.560 €	11.280.460 €			
500.126 €	2013	500.126 €							
500.126 €	2014	500.126 €							
500.126 €	2015	500.126 €							
500.126 €	2016	500.126 €							
500.126 €	2017	500.126 €							
500.126 €	2018	500.126 €							
500.126 €	2019	500.126 €							
500.126 €	2020	500.126 €							
500.126 €	2021	500.126 €							
500.126 €	2022	500.126 €							
500.126 €	2023	500.126 €							
500.126 €	2024	500.126 €							
500.126 €	2025	500.126 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 10	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
500.126 €	2026	500.126 €							
500.126 €	2027	500.126 €							
500.126 €	2028	500.126 €							
500.126 €	2029	500.126 €							
500.126 €	2030	500.126 €							
500.126 €	2031	500.126 €							
500.126 €	2032	500.126 €							
500.126 €	2033	500.126 €							
500.126 €	2034	500.126 €							
500.126 €	2035	500.126 €							
500.126 €	2036	500.126 €							
500.126 €	2037	500.126 €							
500.126 €	2038	500.126 €							
500.126 €	2039	500.126 €							
500.126 €	2040	500.126 €							
500.126 €	2041	500.126 €							
500.126 €	2042	500.126 €							
500.126 €	2043	500.126 €							
500.126 €	2044	500.126 €							
500.126 €	2045	500.126 €							
500.126 €	2046	500.126 €							
500.126 €	2047	500.126 €							
500.126 €	2048	500.126 €							
500.126 €	2049	500.126 €							
500.126 €	2050	500.126 €							
500.126 €	2051	500.126 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 10	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
500.126 €	2052	500.126 €							
500.126 €	2053	500.126 €							
500.126 €	2054	500.126 €							
500.126 €	2055	500.126 €							
500.126 €	2056	500.126 €							
500.126 €	2057	500.126 €							
500.126 €	2058	500.126 €							
500.126 €	2059	500.126 €							
500.126 €	2060	500.126 €							
500.126 €	2061	500.126 €							
500.126 €	2062	500.126 €							
500.126 €	2063	500.126 €							
500.126 €	2064	500.126 €							
500.126 €	2065	500.126 €							
500.126 €	2066	500.126 €							
500.126 €	2067	500.126 €							
500.126 €	2068	500.126 €							
500.126 €	2069	500.126 €							

Tabela 57: Viri financiranja za odsek 10 (Scenarij 2)

5.3.2.2.11. Viri financiranja za odsek 11

Odsek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	23,3%	47,0%	26,0%	2,7%
41.220.799 €	Skupaj	366.066 €	0 €	0 €	0 €	9.619.641 €	19.380.358 €	10.723.177 €	1.131.555 €
0 €	2009								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
0 €	2010								
0 €	2011								
7.250.000 €	2012					3.206.547 €	4.043.453 €		
7.250.000 €	2013					3.206.547 €	4.043.453 €		
7.250.000 €	2014					3.206.547 €	4.043.453 €		
7.250.000 €	2015						7.250.000 €		
226.311 €	2016								226.311 €
226.311 €	2017	226.311 €							
226.311 €	2018							226.311 €	
226.311 €	2019							226.311 €	
226.311 €	2020	139.755 €						86.556 €	
226.311 €	2021								226.311 €
226.311 €	2022								226.311 €
226.311 €	2023								226.311 €
226.311 €	2024								226.311 €
226.311 €	2025							226.311 €	
226.311 €	2026							226.311 €	
226.311 €	2027							226.311 €	
226.311 €	2028							226.311 €	
226.311 €	2029							226.311 €	
226.311 €	2030							226.311 €	
226.311 €	2031							226.311 €	
226.311 €	2032							226.311 €	
226.311 €	2033							226.311 €	
226.311 €	2034							226.311 €	
226.311 €	2035							226.311 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
226.311 €	2036							226.311 €	
226.311 €	2037							226.311 €	
226.311 €	2038							226.311 €	
226.311 €	2039							226.311 €	
226.311 €	2040							226.311 €	
226.311 €	2041							226.311 €	
226.311 €	2042							226.311 €	
226.311 €	2043							226.311 €	
226.311 €	2044							226.311 €	
226.311 €	2045							226.311 €	
226.311 €	2046							226.311 €	
226.311 €	2047							226.311 €	
226.311 €	2048							226.311 €	
226.311 €	2049							226.311 €	
226.311 €	2050							226.311 €	
226.311 €	2051							226.311 €	
226.311 €	2052							226.311 €	
226.311 €	2053							226.311 €	
226.311 €	2054							226.311 €	
226.311 €	2055							226.311 €	
226.311 €	2056							226.311 €	
226.311 €	2057							226.311 €	
226.311 €	2058							226.311 €	
226.311 €	2059							226.311 €	
226.311 €	2060							226.311 €	
226.311 €	2061							226.311 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 11	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
226.311 €	2062							226.311 €	
226.311 €	2063							226.311 €	
226.311 €	2064							226.311 €	
226.311 €	2065							226.311 €	
226.311 €	2066							226.311 €	
226.311 €	2067							226.311 €	
226.311 €	2068							226.311 €	
226.311 €	2069							226.311 €	

Tabela 58: Viri financiranja za odsek 11 (Scenarij 2)

5.3.2.2.12. Viri financiranja za odsek 12

Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		9,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	37,4%	20,8%	32,4%
113.670.242 €	Skupaj	10.687.392 €	0 €	0 €	0 €	0 €	42.500.000 €	23.686.030 €	36.796.819 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
21.250.000 €	2014						21.250.000 €		
21.250.000 €	2015						21.250.000 €		
21.250.000 €	2016								21.250.000 €
21.250.000 €	2017	1.034.918 €						4.668.262 €	15.546.819 €
551.351 €	2018	139.755 €						411.596 €	
551.351 €	2019	139.755 €						411.596 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
551.351 €	2020							551.351 €	
551.351 €	2021							551.351 €	
551.351 €	2022							551.351 €	
551.351 €	2023							551.351 €	
551.351 €	2024							551.351 €	
551.351 €	2025							551.351 €	
551.351 €	2026							551.351 €	
551.351 €	2027							551.351 €	
551.351 €	2028							551.351 €	
551.351 €	2029							551.351 €	
551.351 €	2030							551.351 €	
551.351 €	2031							551.351 €	
551.351 €	2032							551.351 €	
551.351 €	2033							551.351 €	
551.351 €	2034							551.351 €	
551.351 €	2035							551.351 €	
551.351 €	2036							551.351 €	
551.351 €	2037							551.351 €	
551.351 €	2038							551.351 €	
551.351 €	2039							551.351 €	
551.351 €	2040							551.351 €	
551.351 €	2041							551.351 €	
551.351 €	2042							551.351 €	
551.351 €	2043							551.351 €	
551.351 €	2044							551.351 €	
551.351 €	2045							551.351 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 12	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
551.351 €	2046							551.351 €	
551.351 €	2047							551.351 €	
551.351 €	2048							551.351 €	
551.351 €	2049							551.351 €	
551.351 €	2050							551.351 €	
551.351 €	2051							551.351 €	
551.351 €	2052							551.351 €	
551.351 €	2053	551.351 €							
551.351 €	2054	551.351 €							
551.351 €	2055	551.351 €							
551.351 €	2056	551.351 €							
551.351 €	2057	551.351 €							
551.351 €	2058	551.351 €							
551.351 €	2059	551.351 €							
551.351 €	2060	551.351 €							
551.351 €	2061	551.351 €							
551.351 €	2062	551.351 €							
551.351 €	2063	551.351 €							
551.351 €	2064	551.351 €							
551.351 €	2065	551.351 €							
551.351 €	2066	551.351 €							
551.351 €	2067	551.351 €							
551.351 €	2068	551.351 €							
551.351 €	2069	551.351 €							

Tabela 59: Viri financiranja za odsek 12 (Scenarij 2)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



5.3.2.2.13. Viri financiranja za odsek 13

Odsek 13	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoloževanja
		7,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	92,1%	0,0%
42.264.105 €	Skupaj	3.353.182 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	38.910.923 €	0 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
0 €	2014								
0 €	2015								
0 €	2016								
0 €	2017								
0 €	2018								
0 €	2019								
0 €	2020								
0 €	2021								
0 €	2022								
6.500.000 €	2023							6.500.000 €	
6.500.000 €	2024							6.500.000 €	
6.500.000 €	2025							6.500.000 €	
6.500.000 €	2026							6.500.000 €	
378.235 €	2027							378.235 €	
378.235 €	2028							378.235 €	
378.235 €	2029							378.235 €	
378.235 €	2030							378.235 €	
378.235 €	2031							378.235 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 13	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
378.235 €	2032							378.235 €	
378.235 €	2033							378.235 €	
378.235 €	2034							378.235 €	
378.235 €	2035							378.235 €	
378.235 €	2036							378.235 €	
378.235 €	2037							378.235 €	
378.235 €	2038							378.235 €	
378.235 €	2039							378.235 €	
378.235 €	2040							378.235 €	
378.235 €	2041							378.235 €	
378.235 €	2042							378.235 €	
378.235 €	2043							378.235 €	
378.235 €	2044							378.235 €	
378.235 €	2045							378.235 €	
378.235 €	2046							378.235 €	
378.235 €	2047							378.235 €	
378.235 €	2048							378.235 €	
378.235 €	2049							378.235 €	
378.235 €	2050							378.235 €	
378.235 €	2051							378.235 €	
378.235 €	2052							378.235 €	
378.235 €	2053	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2054	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2055	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2056	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2057	197.246 €						180.989 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 13	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
378.235 €	2058	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2059	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2060	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2061	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2062	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2063	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2064	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2065	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2066	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2067	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2068	197.246 €						180.989 €	
378.235 €	2069	197.246 €						180.989 €	

Tabela 60: Viri financiranja za odsek 13 (Scenarij 2)

5.3.2.2.14. Viri financiranja za odsek 14

Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
		14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	85,7%	0,0%
60.956.253 €	Skupaj	8.689.178 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	52.267.075 €	0 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
0 €	2014								
0 €	2015								



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
0 €	2016								
0 €	2017								
0 €	2018								
0 €	2019								
0 €	2020								
0 €	2021								
0 €	2022								
0 €	2023								
0 €	2024								
10.000.000 €	2025							10.000.000 €	
10.000.000 €	2026							10.000.000 €	
10.000.000 €	2027							10.000.000 €	
10.000.000 €	2028							10.000.000 €	
511.128 €	2029							511.128 €	
511.128 €	2030							511.128 €	
511.128 €	2031							511.128 €	
511.128 €	2032							511.128 €	
511.128 €	2033							511.128 €	
511.128 €	2034							511.128 €	
511.128 €	2035							511.128 €	
511.128 €	2036							511.128 €	
511.128 €	2037							511.128 €	
511.128 €	2038							511.128 €	
511.128 €	2039							511.128 €	
511.128 €	2040							511.128 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
511.128 €	2041							511.128 €	
511.128 €	2042							511.128 €	
511.128 €	2043							511.128 €	
511.128 €	2044							511.128 €	
511.128 €	2045							511.128 €	
511.128 €	2046							511.128 €	
511.128 €	2047							511.128 €	
511.128 €	2048							511.128 €	
511.128 €	2049							511.128 €	
511.128 €	2050							511.128 €	
511.128 €	2051							511.128 €	
511.128 €	2052							511.128 €	
511.128 €	2053	511.128 €							
511.128 €	2054	511.128 €							
511.128 €	2055	511.128 €							
511.128 €	2056	511.128 €							
511.128 €	2057	511.128 €							
511.128 €	2058	511.128 €							
511.128 €	2059	511.128 €							
511.128 €	2060	511.128 €							
511.128 €	2061	511.128 €							
511.128 €	2062	511.128 €							
511.128 €	2063	511.128 €							
511.128 €	2064	511.128 €							
511.128 €	2065	511.128 €							
511.128 €	2066	511.128 €							



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 14	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalске naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
511.128 €	2067	511.128 €							
511.128 €	2068	511.128 €							
511.128 €	2069	511.128 €							

Tabela 61: Viri financiranja za odsek 14 (Scenarij 2)

5.3.2.2.15. Viri financiranja za odsek 15

Odsek 15	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalске naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadoževanja
		14,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75,4%	10,4%
82.528.785 €	Skupaj	11.657.557 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	62.264.230 €	8.606.998 €
0 €	2009								
0 €	2010								
0 €	2011								
0 €	2012								
0 €	2013								
0 €	2014								
0 €	2015								
0 €	2016								
0 €	2017								
0 €	2018								
0 €	2019								
0 €	2020								
13.750.000 €	2021	139.755 €						11.280.158 €	2.330.087 €
13.750.000 €	2022	139.755 €						13.484.279 €	125.966 €
13.750.000 €	2023	139.755 €						9.309.196 €	4.301.049 €
13.750.000 €	2024	139.755 €						11.760.350 €	1.849.895 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek 15	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
611.751 €	2025	139.755 €						471.996 €	
611.751 €	2026	139.755 €						471.996 €	
611.751 €	2027	139.755 €						471.996 €	
611.751 €	2028	139.755 €						471.996 €	
611.751 €	2029	139.755 €						471.996 €	
611.751 €	2030							611.751 €	
611.751 €	2031							611.751 €	
611.751 €	2032							611.751 €	
611.751 €	2033							611.751 €	
611.751 €	2034							611.751 €	
611.751 €	2035							611.751 €	
611.751 €	2036							611.751 €	
611.751 €	2037							611.751 €	
611.751 €	2038							611.751 €	
611.751 €	2039							611.751 €	
611.751 €	2040							611.751 €	
611.751 €	2041							611.751 €	
611.751 €	2042							611.751 €	
611.751 €	2043							611.751 €	
611.751 €	2044							611.751 €	
611.751 €	2045							611.751 €	
611.751 €	2046							611.751 €	
611.751 €	2047							611.751 €	
611.751 €	2048							611.751 €	
611.751 €	2049							611.751 €	
611.751 €	2050							611.751 €	



Strukturni skladi EU v Sloveniji



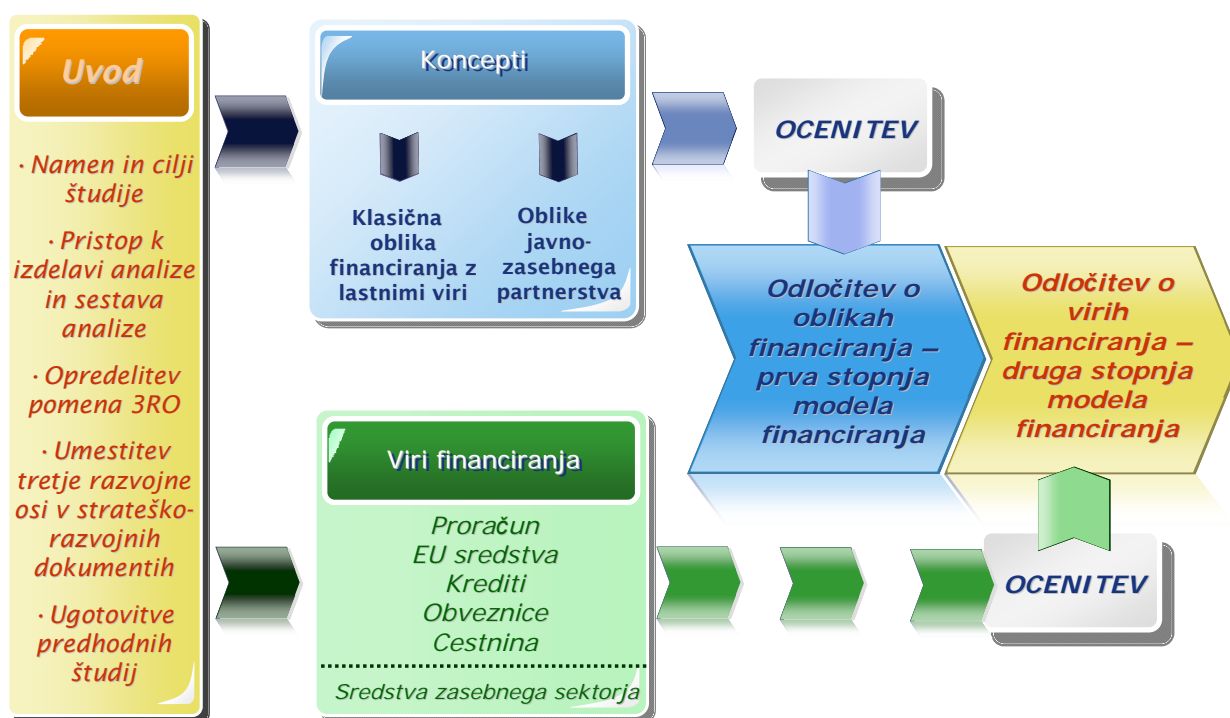
Odsek 15	Leto	Trošarine	Obdavčitev motornih vozil	EU sredstva (ESRR)	Nacionalni javni viri	Dolgoročne kapitalske naložbe	Nepremičnine	Dodatna namenska sredstva	Plačila iz zadolževanja
611.751 €	2051							611.751 €	
611.751 €	2052							611.751 €	
611.751 €	2053	611.751 €							
611.751 €	2054	611.751 €							
611.751 €	2055	611.751 €							
611.751 €	2056	611.751 €							
611.751 €	2057	611.751 €							
611.751 €	2058	611.751 €							
611.751 €	2059	611.751 €							
611.751 €	2060	611.751 €							
611.751 €	2061	611.751 €							
611.751 €	2062	611.751 €							
611.751 €	2063	611.751 €							
611.751 €	2064	611.751 €							
611.751 €	2065	611.751 €							
611.751 €	2066	611.751 €							
611.751 €	2067	611.751 €							
611.751 €	2068	611.751 €							
611.751 €	2069	611.751 €							

Tabela 62: Viri financiranja za odsek 15 (Scenarij 2)



6. ZAKLJUČEK

Namen pričujoče študije (»Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – ekonomsko-finančna analiza«) je bil *ekonomsko-finančna analiza investicije in virov financiranja s preveritvijo modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi*. Cilj te študije je bil *analiza optimalnega modela financiranja projekta z identifikacijo možnih virov za pokrivanje finančnih obveznosti*.



Slika 31: Prikaz strukture pričujoče študije

Pričujoča študija ekonomsko-finančne analize izgradnje predlaganega koridorja tretje razvojne osi, katere strukturo prikazuje Slika 31: Prikaz strukture pričujoče študije, je pripravljena na podlagi študije celovitega razvoja območja tretje razvojne osi (»**Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi**«) in študije prometno-ekonomskega vrednotenja koridorja tretje razvojne osi (»**Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje**«), ki ju je pripravilo podjetje *Omega Consult, projektni management, d.o.o. Ljubljana*. Vsi vhodni podatki v zvezi s predlaganim koridorjem tretje razvojne osi (predviden potek trase, sestava odsekov celotne trase, dinamika in cena izgradnje vsakega odseka, ...) v pričujoči študiji izhajajo iz teh dveh omenjenih študij.

Na podlagi teoretičnih opisov različnih možnih konceptov in virov financiranja ter uporabe teh izsledkov v primeru predlaganega koridorja tretje razvojne osi smo razvili dvo-stopenjski model financiranja.



V prvi stopnji tega modela financiranja smo obravnavali dva možna koncepta financiranja, kjer smo se odločali med klasično obliko financiranja s sredstvi proračuna (javnim naročanjem) in različnimi oblikami javno-zasebnih partnerstev. Navkljub številnim naštetim prednostim javno-zasebnega partnerstva smo ugotovili, da v primeru uporabljenih predpostavk pri izgradnji predlaganega koridorja tretje razvojne osi javno-zasebno partnerstvo ni primerna oblika financiranja, predvsem zaradi predrage investicije, prekratkih odsekov in premalo prometa. Da bi javno-zasebno partnerstvo postalo zanimiva oblika financiranja investicije v izgradnjo koridorja tretje razvojne osi bi torej bilo potrebno razmisliti o tem, da bi se ne gradilo po predlaganih odsekih, temveč bi se moralo prepustiti zasebniku, ki bi sodeloval pri tej investiciji, da se sam odloči o dinamiki izgradnje celotne trase tretje razvojne osi. Ker je in bo glede na predhodne študije na tretji razvojni osi premalo prometa, da bi bila ta investicija za zasebnika donosna brez sofinanciranja javnega sektorja, bi bilo možno vplivati na povečanje donosnosti te investicije le tako, da bi postala izgradnja koridorja tretje razvojne osi cenejša. Poceniti to investicijo bi morda bilo možno le tako, da bi se zasebniku prepustilo odločitve o poteku trase tretje razvojne osi, kar lahko za sabo povleče podobne ali pa dodatne težave, ki so že nastopale pri dosedanjem iskanju možnih scenarijev poteka te trase.

Pomemben korak pri uporabi javno-zasebnega partnerstva kot oblike financiranja investicije v koridor tretje razvojne osi predstavlja uporaba konkurenčnega dialoga, ki ga kot najustreznejši postopek izbora zasebnega partnerja priporoča tudi ZJZP. Po tem postopku je, ob jasno definiranem končnem cilju (v našem primeru je to zgrajen koridor tretje razvojne osi), zasebniku prepuščena izbira ekonomsko najugodnejše različice izvedbe, ki med drugim predvideva tudi različne umestitve koridorja v prostor, uporaba različnih premostitvenih objektov, materialov in pristopov k izgradnji ter številnih drugih dejavnikov, ki vplivajo na končno vrednost celotne investicije.

Druga stopnja razvitega modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi določa, katere vire financiranja bi glede na potrebe investicije in možnosti financiranja lahko uporabili po posameznih odsekih v posameznih obravnavanih letih. Obravnavali smo naslednje možne vire financiranja:

- sredstva oziroma kapital zasebnega sektorja,
- cestnina in
- proračunska sredstva, kamor smo šteli naslednje možne vire financiranja:
 - prejeta sredstva iz EU,
 - spremembe v različnih davčnih stopnjah,
 - dodatna namenska sredstva iz proračuna,
 - zadolževanje in
 - prodaja (stvarnega in finančnega) državnega premoženja.

Zasebni kapital je lahko eden od možnih virov financiranja izgradnje koridorja tretje razvojne osi, ki pa je malo verjeten, saj bi se lahko pri tem računalo zgolj na večja podjetja, katerih poslovanje je v veliki meri odvisno in povezano s cesto in cestnimi povezavami, vendar je



Strukturni skladi EU v Sloveniji



ravno določitev tretje razvojne osi kot projekta v nacionalnem interesu zmanjšalo zanimanje zasebnikov za sofinanciranje tega projekta.

Cestnina v primeru predlaganega koridorja tretje razvojne osi ni zanimiva, ker je glede na vrednost investicije premalo prometa na obravnavanem koridorju. Zagotovo bi se privlačnost cestnine kot vira financiranja povečala, če bi bila izgradnja koridorja tretje razvojne osi cenejša. Prav tako bi bila cestnina (v primeru ustreznih rešitev glede na nekatere našete slabosti njene uporabe) možen vir financiranja, še posebej v primeru upoštevanja uporabe elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku na vseh javnih cestah v Sloveniji.

Prejeta sredstva iz EU so vir financiranja, pri katerem praktično nobena interesna skupina v Sloveniji nima zadržkov, vendar pa je njen pomen kot vir financiranja precej skromen, saj predstavlja zelo majhen delež potrebnih sredstev za izgradnjo predlaganega koridorja tretje razvojne osi. Njihov pomen je predvsem financiranje v začetnih letih, ko je težko najti druge vire financiranja. Prav tako pri tem viru financiranja morda obstaja nekaj rezerve v obdobju po letu 2013, ko zaradi konzervativnega pristopa kot vir financiranja za izgradnjo predlaganega koridorja tretje razvojne osi nismo upoštevali nobenih prejetih sredstev iz EU.

Spremembe v različnih davčnih stopnjah kot vir financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi so možne pri obdavčitvi pogonskih goriv (trošarinah) in pri davku na motorna vozila, ki bi skupaj lahko predstavljala pomemben vir financiranja za izgradnjo in predvsem za uporabo (oziroma vzdrževanje) predlaganega koridorja tretje razvojne osi.

Brez dodatnih namenskih sredstev iz proračuna ne bo možno zgraditi predlaganega koridorja tretje razvojne osi. Pri tem je nujno, da se bo tudi v prihodnosti nadaljevala gospodarska rast slovenskega gospodarstva. Na tej osnovi bi se povečevala tudi sredstva proračuna, ki bi jih bilo možno nameniti izgradnji in uporabi predlaganega koridorja tretje razvojne osi. Ker je ta projekt v nacionalnem interesu, bi bilo gotovo možno v prihodnosti tudi delno prerazporediti sredstva proračunskih uporabnikov na tiste proračunske postavke, ki bi omogočale nadaljnji razvoj tretje razvojne osi. Kar se tiče več ustvarjenih proračunskih prihodkov pa bi kazalo ugotoviti, ali naj se posamezne davčne stopnje povečajo ali celo zmanjšajo, da bi se proračunski prihodki zaradi posledične dodatne gospodarske rasti še dodatno povečali.

Zadolževanje kot vir financiranja pri investiciji v predlagani koridor tretje razvojne osi je upoštevano zgolj kot »nujno zlo« v primeru likvidnostnih težav, saj smo se zavedali, da je vsak dolg nekoč potrebno povrniti, kar v našem primeru pomeni povečanje potrebnih sredstev za končno poplačilo dolga iz naslova dodatnih namenskih sredstev v prihodnosti.

Zelo pomemben vir financiranja investicije predlaganega koridorja tretje razvojne osi je prodaja državnega premoženja, ki vključuje prodajo stvarnega in finančnega premoženja države in je skladno z odločitvijo o umiku države iz gospodarstva. Brez tega vira financiranja obravnavane investicije ni možno izvesti oziroma bi bilo potrebno zaradi nje kasneje plačati več, kar bi bilo možno zgolj z dodatnimi namenski sredstvi, ki bi jih morali v kasnejšem obdobju zagotoviti iz proračuna za poplačilo prejetih kreditov oziroma izdanih obveznic.

Glede na to, da je v Sloveniji šele letos začel veljati zakon o javno-zasebnem partnerstvu in da se pričakuje, da bi lahko javno-zasebno partnerstvo predstavljalo pomembno obliko financiranja številnim projektom, bi navkljub ugotovitvam v tej študiji bilo potrebno razmisliti



Strukturni skladi EU v Sloveniji



tudi o tem, da bi se izvedlo povpraševanje oziroma razpis o interesu po javno-zasebnem partnerstvu v primeru investicije v koridor tretje razvojne osi. Pri tem bi morali potencialni zasebni investitorji sami ugotoviti, ali oziroma pod katerimi pogoji bi bil ta projekt dovolj donosen, da bi bili pripravljeni investirati vanj. Primerjava v tej študiji je namreč pokazala, da je vrednost investicije v predlagani koridor tretje razvojne osi v primeru uporabe javno-zasebnega partnerstva (Scenarij 1) precej večja, vendar pa je dinamika plačil ugodnejša kot v primeru uporabe klasične oblike financiranja z lastnimi viri (Scenarij 2), kar ob upoštevanju diskontiranja bodočih denarnih tokov pomeni manjšo razliko v vrednosti celotne investicije.

Sprejem odločitve o najustreznejši obliki financiranja realizacije investicije v tretjo razvojno os je izredno nevhvaležna naloga. Dejstvo je, da je realizacija investicije s klasično obliko financiranja z lastnimi viri cenejša in finančno ugodnejša, vendar javno-zasebno partnerstvo, kljub relativno dražji izvedbi investicijskega projekta, zagotavlja številne prednosti in je zato lahko ustreznejša oblika financiranja z ekonomskega vidika, ki poleg finančnih kazalcev upošteva tudi družbeno-ekonomske dejavnike. Sprejem odločitve o neustreznosti izvedbe investicijskega projekta tretje razvojne osi z uporabo modela javno-zasebnega partnerstva na podlagi zgolj pričujoče študije bi bil verjetno neustrezen brez predhodne dejanske analize trga oziroma analize zainteresiranosti zasebnega sektorja za izvedbo tega investicijskega projekta nacionalnega interesa. Zato predlagamo, da se čim prej pripravi poziv zasebnikom k podaji vlog o zainteresiranosti za izvedbo javno-zasebnega partnerstva, s katerim bi bilo možno preveriti njihov morebitni interes po sodelovanju v javno-zasebnem partnerstvu pri realizaciji investicijskega projekta tretje razvojne osi.



7. VIRI IN LITERATURA

7.1. LITERATURA

- Ahmed Priscilla A: Project finance in developing countries: IFC'S lessons of experience, Washington DC, International Finance Corporation, 1999, str. 102.
- Andoljšek, Ž.: Temeljna področja in cilji javno zasebnega partnerstva na državni in lokalni ravni, 2007, Nebra d.o.o., seminar Javno zasebna partnerstva, Ljubljana, 2007, str. 2.
- Bensa Bruno, et al, Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje, Omega Consult d.o.o., Ljubljana 1007.
- Bensa Bruno, et al; Projekt celovitega razvoja območja 3. razvojne osi, Omega Consult d.o.o., Ljubljana, 2006.
- Bilten javnih financ, letnik IX, št. 6, junij 2007.
- Bohinc, R, Mužina A., Tičar B.: Zakon o javno zasebnem partnerstvu s pojasnili, Hren d.o.o., 2007, str. 139.
- D'Arcier Faivre Bruno; Can Shadow toll Pricing be an alternative to investment Grants?; Association for European Transport, 2003.
- Duračak R., Drnovšek S., Kolšek V.: Javno-zasebno partnerstvo kot morebitna alternativa realizacije projektov informatizacije javnega sektorja, Dnevi Slovenske informatike, 2007, str. 5-10.
- Eggers D. William; Startup Tom; Closing the Infrastructure Gap: The role of Public-Private partnerships, 2006.
- European Commission – Directorate General Regional Policy; Resource book on PPP Case Studies, Brussels, 2003.
- European Commission, Green paper on Public private partnerships and Community Law on public contracts and Concessions, 2004, Bruxelles.
- European Commission, Guidelines for Successful Public private partnerships, Directorate, General Regional policies, 2003, Bruxelles.
- European Commission: Guidelines for successful public-private-partnerships, 2003.
- Groff Ferjančič, Miranda; Prednosti in slabosti sodelovanja javnega in zasebnega kapitala pri investicijah v javno infrastrukturo, Ljubljana, november 2004.
- HM Treasury; Public Private Partnerships: The Government's approach; London 2000.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- Ipmit d.o.o., JS RS za regionalni razvoj in ohranjanje poseljenosti slovenskega podeželja: Analiza sektorjev in projektov, ki jih je mogoče izpeljati v obliki projektnega financiranja, 2005, str. 20-106.
- Jus M.: JZP in projektno financiranje infrastrukture; Podjetje in delo, številka 3-4, 2005, str. 527-536.
- Mrak M, Gazvoda M, Mrak M.: Priročnik projektno financiranje: alternativna oblika financiranja infrastrukturnih objektov, SVLR, 2005, str. 28-54.
- Mrak M.: Projektno financiranje, Seminar Projektno financiranje, Ljubljana, letnik 2004, strani 1-5.
- Mrak M.: Vključevanje zasebnega kapitala v financiranje gospodarske infrastrukture: primer BOT oblike projektnega financiranja. Slovenska korporacija v evropskih razmerah. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, Slovenski raziskovalni inštitut za management, 1999a, str. 108-112.
- Mužina A.: Oblike javno zasebnega partnerstva s poudarkom na statusnem partnerstvu, 2005, UDK 351712(497.4), str. 374.
- Mužina A: Koncesije, pravna ureditev koncesijskih razmerij v Sloveniji in Eu, Založniška hiša Primath, Ljubljana, 2004, str. 50-370.
- Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, julij 2007.
- Operativni program razvoja človeških virov za obdobje 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, drugi uradni predlog, julij 2007.
- Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, julij 2007.
- PriceWaterhouseCoopers, Developing PPP in New Europe, 2004, str. 11-25.
- Standard & Poor's; Infrastructure & Public Finance Ratings: Public Private Partnerships, Global Credit Survey, 2005.
- United Nation Economic commission for Europe; Public Private Partnerships: A new concept for infrastructure development, Geneva, 1998.
- Vrhnjak Blaž; Javno – Zasebno partnerstvo v teoriji; Zdravstveni vestnik 76 letnik 2007, str. 481 – 486.
- Vrtovec J.: BOT oblika projektnega financiranja investicij za proizvodnjo električne energije ter vloga države pri tem, magistrsko delo, 2006, Ljubljana, str. 33.



7.2. VIRI

- Baza znanja Appia d.o.o.
- Baza znanja IPMIT.d.o.o.
- Bilten javnih financ, junij 2007, str. 117-120.
- Obrazložitev konsolidirane premoženjske bilance države in občin na dan 31.12.2006.
- Pravilnik o postopkih izvrševanja proračuna Republike Slovenije (Ur.l. RS, št. 13/2006).
- Uredba o podlagah in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna (Ur.l. RS, št. 45/2002).
- Uredba o pridobivanju, razpolaganju in upravljanju s stvarnim premoženjem države in občine (Ur.l. RS št. 12/2003, 77/2003).
- Zakon o gospodarskih družbah (Ur.l. RS, št. 42/2006).
- Zakon o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2007 in 2008 (Ur.l. RS, št. 126/2006).
- Zakon o javnem naročanju (Ur.l. RS št. 128/2006).
- Zakon o javnih cestah (Ur.l. RS, št. 29/97, 18/02 in 50/04).
- Zakon o prevzemih (Ur.l. RS, št. 79/2006).
- Zakon o stvarnem premoženju, države, pokrajin in občin (Ur.l. RS, št. 14/2007).
- Zakon o trgu vrednostnih papirjev (Ur.l. RS, št. 56/1999).
- Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Ur.l. RS, št. 57/1998, 18/2002).
- Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Ur.l. RS, št. 57/1998, 18/2002).
- Zakonom o davku na motorna vozila (Ur.l. RS, št. 97/2004).
- Zakonom o trošarinah (Ur.l. RS, št. 2/2007).

7.3. SPLETNI VIRI

- URL: <http://www.cestnina.si/?lang=1>
- URL: <http://www.dars.si/?id=70007>
- URL: <http://www.eib.org/>
- URL: <http://www.fhwa.dot.gov/PPP>
- URL: <http://www.mf.gov.si/>



Strukturni skladi EU v Sloveniji



- URL: <http://www.mf.gov.si/slov/obvezn/spor.htm#rezultati>
- URL:
http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejet_proracun/2007/spremembe/SSP07_SPL.pdf
- URL: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejet_proracun/2008/SP08_SPL.pdf
- URL: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm
- URL: http://www.mf.gov.si/slov/proracun/sprejeti_proracun.htm
- URL: http://www.mf.gov.si/slov/tekgib/vl_dolg.htm
- URL: http://www.carina.gov.si/si/informacije/podjetja/trosarine/trosarinski_izdelki_in_zneski_trosarin/#c11836
- URL: <http://www.dz-rs.si/index.php?id=94&type=98&sb=2&o=50&unid=VPP%7C9EE1EEEB6E66E48CC125713B003E7241&showdoc=1>



8. PRILOGE

8.1. PRILOGA 1: PREDPOSTAVKE ZA IZRAČUN EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI

8.1.1. Predpostavke glede izbranega scenarija

V študiji Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je bil uporabljen metodološki pristop, ki predstavlja implementacijo metod prometne geografije. Vrednotenje in izbor najučinkovitejšega scenarija sta bila izdelana na osnovi multikriterijske analize. Osnova so bile na podlagi TIA metodologije izdelane ocene posameznih scenarijev za okoljski vidik, prostorsko-razvojni vidik in ekonomski vidik.

Kot najustreznejša sta se izkazala scenarij 5 in 9, saj oba izkazujeta zelo dobre razvojne učinke, zagotavljata zelo dobro ekonomičnost investicije, ter sta relativno ugodna z vidika okoljskih vplivov.



Slika 32: Idejni potek trase najučinkovitejših scenarijev (Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje)

8.1.2. Predpostavke glede razčlenitve na posamezne odseke

Pri izračunih ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta smo upoštevali razčlenitev na funkcionalne odseke, ki so predvideni v okviru Študije upravičenosti



Strukturni skladi EU v Sloveniji



predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje. Ti funkcionalni odseki so določeni na podlagi predpostavk:

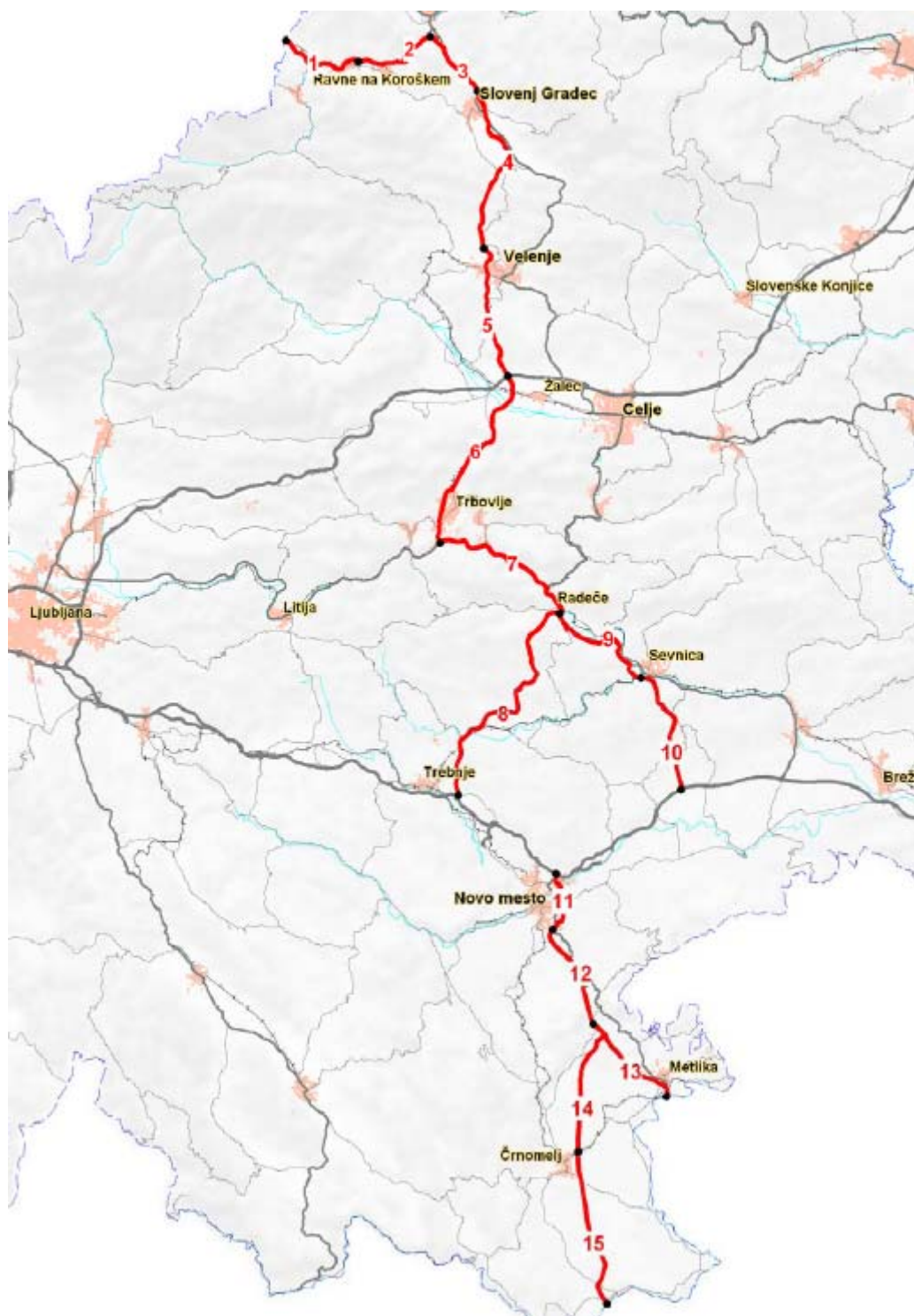
- začetek in konec odseka sta postavljena na obstoječe državno cestno omrežje na enem od predvidenih priključkov 3. razvojne osi;
- odsek praviloma povezuje vsaj dve aglomeracijski območji z močnimi dejavniki generacije in atrakcije prometa;
- odsek se praviloma priključuje vsaj na eno pomembno državno cesto, ki predstavlja daljinsko prometno povezavo.

Na podlagi teh predpostavk je bilo v okviru izvirne študije definiranih 15 odsekov, za katere so v nadaljevanju pripravljene parcialne ocene ekonomske upravičenosti.

1. Odsek 1: Mejni prehod Holmec – Dobja Vas
2. Odsek 2: Dobja Vas – Otiški Vrh
3. Odsek 3: Otiški Vrh – Slovenj Gradec
4. Odsek 4: Slovenj Gradec - Škale
5. Odsek 5: Škale – AC Grušovlje
6. Odsek 6: AC Grušovlje - Trbovlje
7. Odsek 7: Trbovlje - Radeče
8. Odsek 8: Radeče – AC Trebnje
9. Odsek 9: Radeče - Boštanj
10. Odsek 10: Boštanj – AC Štrit
11. Odsek 11: AC Štrit – Novo Mesto
12. Odsek 12: Novo Mesto – Jugorje
13. Odsek 13: Jugorje – MMP Metlika
14. Odsek 14: Jugorje - Črnomelj
15. Odsek 15: Črnomelj – MMP Vinica



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 33 Pregled funkcionalnih odsekov (Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



8.1.3. Predpostavke glede dolžine posameznih odsekov

V tej skupini predpostavk je podrobneje predstavljena struktura posameznih odsekov, predvsem z vidika njihove dolžine in sestave, pri čemer smo upoštevali ali cesta poteka po terenu, skozi predore oziroma po viaduktih. Struktura posameznih odsekov predstavlja pomembno predpostavko pri izračunu ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta v okviru JZP.

Odsek	Dolžina	Teren		Predori		Viadukti	
		Struktura	Obseg	Struktura	Obseg	Struktura	Obseg
1	9,12	85,0%	7,75	0,0%	0,00	15,0%	1,37
2	8,27	55,0%	4,55	30,0%	2,48	15,0%	1,24
3	7,54	90,0%	6,79	10,0%	0,75	0,0%	0,00
4	16,55	65,0%	10,76	35,0%	5,79	0,0%	0,00
5	14,72	95,0%	13,98	5,0%	0,74	0,0%	0,00
6	19,66	50,0%	9,83	50,0%	9,83	0,0%	0,00
7	16,29	92,0%	14,99	0,0%	0,00	8,0%	1,30
8	25,5	75,0%	19,13	20,0%	5,10	5,0%	1,28
9	12,75	95,0%	12,11	0,0%	0,00	5,0%	0,64
10	12,51	85,0%	10,63	7,0%	0,88	8,0%	1,00
11	6,15	95,0%	5,84	0,0%	0,00	5,0%	0,31
12	11,02	60,0%	6,61	40,0%	4,41	0,0%	0,00
13	10,58	100,0%	10,58	0,0%	0,00	0,0%	0,00
14	14,09	97,5%	13,74	0,0%	0,00	2,5%	0,35
15	15,7	85,0%	13,35	0,0%	0,00	15,0%	2,36
Skupaj	200,45	81,6%	160,63	13,1	29,98	5,3%	9,84

Tabela 63: Dolžina in struktura posameznih funkcionalnih odsekov

Na podlagi zgornjih predpostavk, smo pri izračunih ekonomske upravičenosti investicije upoštevali v tabeli navedene dolžine posameznih odsekov ter njihova struktura, v odvisnosti ali cesta poteka po terenu, skozi predore ali po viaduktih. Poleg tega lahko ugotovimo, da je celotna trasa 3RO po navedenih podatkih dolga 200,45 km, pri čemer slabih 82% trase



Strukturni skladi EU v Sloveniji



oziroma 160,63 km poteka po terenu, medtem ko dobrih 13% oziroma dobrih 13 km ceste poteka skozi predore in dobrih 5% oziroma slabih 10 km ceste poteka po viaduktih.

8.1.4. Predpostavke glede prioritetnega vrstnega reda izgradnje posameznih odsekov

Pri izračunu ekonomske upravičenosti izvedbe investicijskega projekta v okviru JZP, je poleg razčlenitve na posamezne odseke in strukturo gradnje znotraj njih upoštevan tudi prioritetni vrstni red izgradnje. V okviru preliminarne študije (prometno – ekonomsko vrednotenje) so bili ovrednoteni vsi proučevani odseki z vidika koristi uporabnikov, za časovno obdobje od leta 2011 do leta 2050. Točka odločitve za izbor optimalnega prvega leta uporabe posameznega odseka je prvo možno 20-letno obdobje, v katerem se bo investicija posameznega funkcionalnega odseka izkazala za ekonomsko upravičeno, to je takrat, ko bo interna stopnja donosa preseгла 7%. Na ta način je bila izdelana matrika, v kateri je prikazan terminski plan z optimalnimi leti izgradnje posameznih funkcionalnih odsekov.

Prioriteta	Prvo leto uporabe	2013	2015	2016	2018	2025	2027	2029	2030
	Odseki								
1	Odsek 5	15,43							
2	Odsek 2	13,71							
3	Odsek 10	10,03							
4	Odsek 7	7,80							
5	Odsek 3	7,45							
6	Odsek 6		7,44						
7	Odsek 11			7,90					
8	Odsek 4			7,42					
9	Odsek 8 pri odseku 10*			7,18					
10	Odsek 1				7,06				
11	Odsek 12				7,02				
12	Odsek 15					7,49			
13	Odsek 13						7,05		
14	Odsek 14 pri odseku 13**							7,28	
15	Odsek 9 pri Ods 8 in Ods 10***								7,35

* interna stopnja donosa odseka 8 pri že zgrajenem odseku 10

** interna stopnja donosa odseka 14 od Sodjega Vrha do priključka Črnomelj-sever pri že zgrajenem odseku 13

*** interna stopnja donosa odseka 9 pri že zgrajenih odsekih 8 in 10

Slika 34: Terminski plan (Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje)

Na podlagi tega lahko ugotovimo, da je prvo leto uporabe za predviden v letu 2011 in sicer za odseke 5, 2 in 10, nato pa si vsi ostali sledijo v zaporedju, kot ga prikazuje zgornja slika, vse do leta 2030, ko bo v promet predan še zadnji odsek in sicer odsek 9.

8.1.5. Predpostavke glede vrednosti investicije v izgradnjo infrastrukture na posameznem odseku

Pri izračunu ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta v okviru JZP smo upoštevali izračunane investicijske vrednosti posameznih odsekov, ki so bili predstavljeni v



Strukturni skladi EU v Sloveniji



preliminarno izvedeni Študiji upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje.

Investicijske vrednosti so bile pripravljene na podlagi umeščenosti trase 3RO v okolje, kar je osnova za strukturo ceste (teren, predor, viadukt), ter povprečno vrednostjo izgradnje ceste po terenu (na 1 km) ter vrednost izgradnje viadukta in predora (na 1 km). Vrednost je izračunana na podlagi analiz že izgrajenih odsekov avtocest in hitrih cest (Bensa, 2007)

Segment ceste	2-pasovna cesta	4-pasovna cesta
Teren	3,75 mio €	7,5 mio €
Viadukt	15 mio €	15 mio €
Predor	15 mio €	15 mio €

Tabela 64: Predpostavke glede vrednosti izgradnje odsekov

Na podlagi zgornjih ocen so v nadaljevanju predstavljene investicijske vrednosti posameznih odsekov

Odsek	Investicija [mio €]	Dolžina [km]	mio€/km
1	56	9,12	6,14
2	41	8,27	4,96
3	61	7,54	8,09
4	205	16,55	12,39
5	144	14,72	9,78
6	185	19,66	9,41
7	84	16,29	5,16
8	155	25,5	6,08
9	74	12,75	5,80
10	76	12,51	6,08
11	29	6,15	4,72
12	85	11,02	7,71
13	26	10,58	2,46



Strukturni skladi EU v Sloveniji

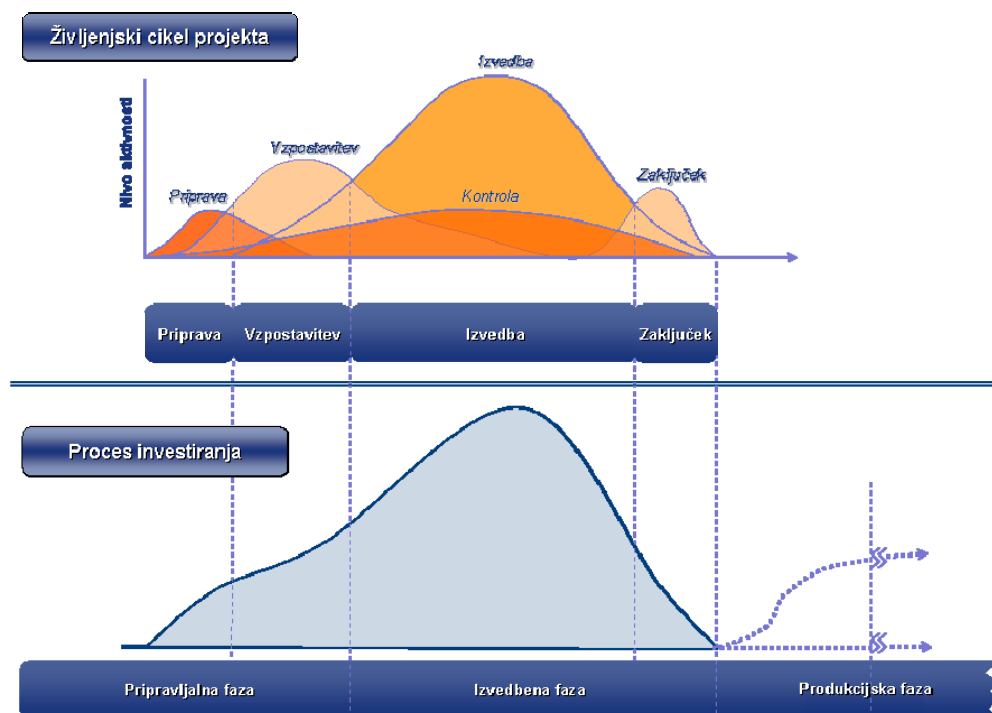


Odsek	Investicija [mio €]	Dolžina [km]	mio€/km
14	40	14,09	2,84
15	55	15,7	3,50
Skupaj	1316	200,45	6,57

Tabela 65: Predpostavka investicijskih vrednosti izgradnje posameznih funkcionalnih odsekov

8.1.6. Predpostavke glede vrednosti vzdrževanja infrastrukture

Poleg izgradnje investicijskega projekta, v našem primeru je to cestna povezava, ki manj razvite regije v Sloveniji povezuje z osrednjim bolj razvitim delom. Z realizacijo investicije bi lahko pomembno prispevali k regionalnemu razvoju. V okviru ekonomsko – finančne analize je podrobneje analizirana možnost izgradnje cestne infrastrukture z uporabo koncepta JZP. Pri oceni ekonomske upravičenosti izgradnje v okviru JZP, je potrebno na podlagi investicijske vrednosti projekta proučiti možnost participacije zasebnega sektorja pri izvedbi projekta. Pri tem pa je potrebno zajeti celotno investicijo, ki poleg izgradnje predvideva tudi stroške vzdrževanja. Vendar pa se na investicijske projekte prepogosto gleda zgolj s projektnega vidika in zanemarijo celotni investicijski vidik.



Slika 35: Splošen proces investiranja in njegova povezava z življenjskim ciklom projekta



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Izjemno pomembno je vedeti, da je projekt le del celotnega procesa investiranja, ki poleg razvoja oziroma implementacije vključuje tudi zagotavljanje uporabe rezultatov projekta in vzdrževanje infrastrukture. Celovit investicijski vidik zagotavlja vpogled v celotno ekonomsko dobo izgrajene infrastrukture, s čimer je moč predvideti tudi stroške upravljanja in vzdrževanja, katerih velikost pogosto preseneti managerje oziroma odločevalce o investiranju, rezultat česar so številne neuspešne in nedonosne investicije.

Pri izračunu ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta v okviru JZP, smo pri izračunu vrednosti vzdrževanja in zagotavljanje obratovanja infrastrukture predvideli, da cena vzdrževanja ceste po terenu na 1 km znaša 55.000 €. Vrednost vzdrževanja 1 km ceste skozi predore se poveča za faktor 2 in tako znaša 110.000 €, medtem ko se vzdrževanje 1 km ceste po viaduktu poveča za faktor 1,6 in znaša 88.000 €.

Odsek ceste	Faktor	Vrednost
Teren	1,00	55.000,00 €
Predor	2,00	110.000,00 €
Viadukt	1,60	88.000,00 €

Tabela 66: Predpostavke glede vzdrževanja odsekov

8.1.7. Predpostavka glede strukture kapitala

Projekti javno-zasebnega partnerstva zaradi svoje kompleksnosti in finančne obsežnosti temeljijo na celo vrsti različnih oblik in virov financiranja ter uporabi različnih finančnih instrumentov in orodij.

Številne finančne institucije in agencije projektom zagotavljajo različne oblike kapitala tako z mednarodnega kot z lokalnih finančnih trgov. Nekatere med njimi prispevajo zgolj kapital v obliki dolgoročnih posojil, druge so pripravljene investirati lastniški kapital, medtem ko tretje omogočajo kombinacijo raznih vrst in oblik financiranja ali pa sodelujejo v financiranju zgolj z izdajo garancij.

Povsem jasno pa je, da nekateri med udeleženci igrajo pomembnejšo vlogo od drugih, kar velja zlasti za večje vlagatelje kapitala, tako lastniškega kot dolžniškega; ti imajo v večini primerov odločilno vlogo pri oblikovanju finančne strukture projekta, določitvi oblike in vsebine pogodb, ki podpirajo izvedbo zamišljene finančne strukture, in pri načinu zavarovanja svojih terjatev do dolžnika.

Glavnino dolgoročnih virov financiranja v obliki posojil projektному podjetju zagotavljajo banke, predvsem multilateralne finančne agencije (Svetovna banka, Evropska investicijska banka, Evropska banka za obnovo in razvoj, ostale regionalne razvojne banke) in komercialne banke.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Struktura kapitala projektnega podjetja se običajno giblje okoli 80%³⁶, v korist dolžniškega kapitala in je načeloma različna od primera do primera ter odvisna predvsem od ocene posamezne panoge. Fiksno razmerje med dolgom in kapitalom je zaradi tega težko določiti, saj ta med drugim temelji tudi na dogovoru med sponzorji in glavnimi posojilodajalci v projektu. Pri dolžniškem kapitalu imamo največkrat v mislih t.i. dolg najvišjega reda (»senior debt«), ki ni podrejen nobeni drugi obveznosti in je na prvem mestu za poplačilo v primeru finančnih težav posojilojemalca in ima prioriteto pravico o denarnih tokov projekta. Ta oblika financiranja, ki je značilna zlasti za posojila bank, običajno predstavlja največji delež v finančni strukturi projekta.

V okviru ocene ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta v okviru JZP smo predvideli naslednjo finančno konstrukcijo, ki predvideva 85% delež dolžniškega kapitala, pri čemer 60% le tega zagotavljajo mednarodne finančne institucije (v našem primeru smo predvideli Evropsko investicijsko banko), ter preostalih 40% dolžniškega kapitala predstavljajo posojila komercialnih bank. Preostali delež, to je 15% pa predstavlja lastniški kapital.

	Struktura	
Lastniški kapital	15%	15%
Dolžniški kapital	85%	-
<i>Posojilo EIB</i>	<i>60%</i>	<i>51%</i>
<i>Posojilo komercialne banke</i>	<i>40%</i>	<i>34%</i>

Tabela 67: Predpostavke glede kapitalske konstrukcije

8.1.8. Predpostavke glede stroškov kapitala

Kapital, ki ga investitorji zagotovijo projektnemu podjetju za izvedbo investicijskega projekta pa ni brezplačen. Zato je pri izračunu ekonomske upravičenosti izvedbe investicijskega projekta v okviru JZP, upoštevan tudi strošek kapitala. Med stroški kapitala so upoštevane obresti, ki jih za vložen dolžniški kapital zahtevajo posojilodajalci ter zahtevan donos, ki ga za vložen lastniški kapital zahtevajo investitorji.

Postavka	Zahtevan donos / obrestna mera
Lastniški kapital	10%
Dolžniški kapital	-
<i>Posojilo EIB</i>	5%

³⁶ Baza znanja IPMIT in Appia.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Posojilo komercialne banke

6%

Tabela 68: Predpostavke glede stroškov kapitala**8.1.9. Predpostavke glede prometnih tokov**

Prometne obremenitve na širšem vplivnem območju 3. razvojne osi izhajajo iz validiranih prometnih modelov, ki so bili razviti v okviru naloge Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. V slednji nalogi so bile matrike potovanj in prometne obremenitve določene za leti 2004 in 2030 po vrstah vozil. Osnova za izdelavo napovedi prometnih tokov za leto 2030 je bila napoved demografskega in ekonomskega razvoja v prostoru. Pri izdelavi te napovedi so bili upoštevani obstoječe demografsko in ekonomsko stanje, dosednji razvojni trendi na obravnavanem območju, prihodnji prostorski plani in razvojni podatki o razporeditvi delovnih mest ter napoved demografskega razvoja.

Za potrebe ekonomskega vrednotenja so bile dodatno izdelane matrike potovanj po vrstah vozil za leto 2050. Napoved števila izvorov in ciljev potovanj po prometnih conah za leto 2050 je bila izdelana z uporabo enakih trendov rasti za posamezne vrste vozil, kot so bili v povprečju v obdobju od leta 2004 do leta 2030.

Ocenjen promet za leta 2004, 2030 in 2050 je podlaga za izračun povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) za posamezna leta. Tako je bil za potrebe izračuna ekonomske upravičenosti izgradnje investicijskega projekta v okviru JZP predvidena logaritemska rast prometa za obdobje med 2004 in 2030, medtem ko smo za napoved prometa po posameznih letih v obdobju med 2030 in 2050 predvidena linearna rast.

Obstajata dva glavna tipa kvantitativnih metod napovedovanja:

- različne metode časovnih vrst in
- različne pojasnjevalne (ali vzročno-posledične ali regresijske ali razlagalne ali kavzalne) metode.

Metode časovnih vrst so statistične tehnike, ki uporabljajo pretekle podatke za napoved prihodnjih vrednosti, pojasnjevalne metode napovedovanja pa poskušajo razviti matematično odvisnost v obliki regresijskega modela med odvisno spremenljivko in vsaj eno neodvisno spremenljivko.

Pri pojasnjevalnih metodah je potrebno najti zvezo med vhodnimi podatki in končnim rezultatom teh vhodnih podatkov, saj napoved na podlagi pojasnjevalnih metod temelji na matematični povezavi med vsaj dvema spremenljivkama. Običajno je regresijska analiza dopolnilo metodam časovnih vrst, ki so, navkljub temu, da so običajno bolj preproste, pogosto celo bolj točne pri napovedovanju v kratkem časovnem horizontu. Pri napovedovanju na dolgi rok ni popolnoma jasno, katere metode so bolj točne. Raziskave kažejo, da razlagalni modeli ne prinašajo značilno bolj točnih napovedi kot metode časovnih vrst, čeprav so prvi mnogo bolj dragi in kompleksni kot slednje. Zaradi naštetega smo pri napovedovanju uporabili zgolj metode časovnih vrst.



Časovne vrste so nizi istovrstnih podatkov, ki se nanašajo na zaporedne časovne razmike ali trenutke in prikazujejo dinamiko pojava oziroma odvisnost spremembe pojavov od časa. Metode časovnih vrst predvidevajo nespremenljivost ali ponovljivost v času, so funkcije časa in ne pokažejo vpliva sedanjih odločitev na prihodnost. V sklopu napovedovanja z metodami časovnih vrst smo poleg linearnega trenda uporabili še logaritemsko funkcijo, ki nakazuje rast v obliki *S krivulje*, ker imajo mnogi dolgoročni trendi takšno obliko rasti.

Za izračun vrednosti PLDP po posameznih odsekih v vsakem od obravnavanih let smo privzeli ocenjene vrednosti PLDP po posameznih odsekih v letih 2004, 2030 in 2050 (*Vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje*)

Predpostavili smo, da bo rast PLDP v obdobju od vključno leta 2004 do vključno leta 2030 v začetnih letih nekoliko bolj naraščala, potem pa se bo rast PLDP umirila in dosegla privzeto vrednost PLDP v letu 2030 z logaritemsko funkcijo $PLDP_t = a + b * \log(t - 2003)$, v kateri je:

- **t** leto, za katero računamo **PLDP_t**,
- konstanta **a** je enaka **PLDP₂₀₀₄**, torej privzetemu PLDP v letu 2004,
- konstanto **b** pa smo izračunali po formuli **b = (PLDP₂₀₃₀ - PLDP₂₀₀₃) / log(27)**.

Za rast PLDP v obdobju med letoma od vključno 2031 in vključno 2050 smo predpostavili linearno funkcijo $PLDP_t = k * t + n$, pri čemer **t** predstavlja leto, za katero se **PLDP_t** računa, konstanti **k** in **n** pa smo izračunali iz privzetih vrednosti PLDP₂₀₃₀ in PLDP₂₀₅₀ ter iz števila let med tema dvema omenjenima letoma (2030 in 2050). S tem smo nekoliko umirili rast PLDP v obdobju po 2050.

Za kasnejša obdobja po letu 2050 pa nismo želeli pretiravati z ocenami PLDP, zato smo za ta obdobja ponovno predvideli umiritev rasti, ki smo jo dosegli tako, da smo za izračune PLDP po letu 2050 ponovno uporabili logaritemsko funkcijo, kjer smo izhajali iz privzetih vrednosti za PLDP v že prej omenjenih letih (2030 in 2050). Če bi namreč za obdobje po letu 2050 uporabili prej izračunano linearno funkcijo, bi bile izračunane vrednosti PLDP po letu 2050 večje, kot smo jih v naših nadaljnjih izračunih uporabili mi z uporabo logaritemske funkcije.

Odsek /pododsek	PLDP 2004	PLDP 2030	PLDP 2050
Odsek 1: Mejni prehod Holmec – Dobja Vas			
<i>MMP Holmec - Mežica</i>	1.403	2.172	3.673
<i>Mežica - Prevalje</i>	4.067	8.426	13.967
<i>Prevalje - Dobja vas</i>	2.497	5.695	10.428
Odsek 2: Dobja Vas – Otiški Vrh			
<i>Dobja vas - Ravne</i>	3.283	7.434	14.293
<i>Ravne - Otiški vrh</i>	9.391	17.934	26.883
<i>Otiški vrh</i>	3.467	7.052	9.054



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek /pododsek	PLDP 2004	PLDP 2030	PLDP 2050
Odsek 3: Otiški Vrh – Slovenj Gradec			
<i>Otiški vrh - Slovenj Gradec</i>	9.566	12.912	19.028
Odsek 4: Slovenj Gradec - Škale			
<i>Slovenj Gradec sever - Slovenj Gradec jug</i>	6.697	8.856	13.388
<i>Slovenj Gradec jug - Mislinjska dobrava</i>	6.480	9.585	14.224
<i>Mislinjska dobrava - Škale</i>	6.018	9.752	14.989
Odsek 5: Škale – AC Grušovlje			
<i>Velenje - Andraž nad Polzelo</i>	11.328	21.390	35.049
<i>Andraž nad Polzelo - AC Grušovlje</i>	9.716	19.486	33.179
Odsek 6: AC Grušovlje - Trbovlje			
<i>AC Grušovlje - Šempeter</i>	3.701	11.631	22.405
<i>Šempeter - Prebold</i>	4.878	15.153	28.088
<i>Prebold - Marija Reka</i>	5.797	16.816	29.487
<i>Marija Reka - Gabrsko</i>	5.797	16.816	29.487
<i>Gabrsko - Trbovlje</i>	2.704	5.481	10.647
<i>Trbovlje - Trbovlje ŽP</i>	5.848	10.288	16.208
Odsek 7: Trbovlje - Radeče			
<i>Trbovlje ŽP - Hrastnik</i>	9.324	16.671	25.704
<i>Hrastnik - Zidani most</i>	3.434	9.797	16.896
<i>Zidani most - Radeče</i>	7.763	14.072	21.804
Odsek 8: Radeče – AC Trebnje			
<i>Radeče - Šentjanž</i>	3.898	7.140	14.204
<i>Šentjanž - Slovenska vas</i>	3.923	7.373	14.682
<i>Slovenska vas - mirna</i>	5.452	9.217	17.505
<i>Mirna - AC Trebnje vzhod</i>	2.290	5.223	10.794
Odsek 9: Radeče - Boštanj			
<i>Radeče - Šmarčna</i>	4.452	8.658	14.341
<i>Šmarčna - Boštanj</i>	33	865	3.398
Odsek 10: Boštanj – AC Štrit			
<i>Boštanj - Dolnje Orle</i>	3.892	7.784	12.503
<i>Dolnje Orle - Dolnje Radulje</i>	3.960	8.119	14.508
<i>Dolnje Radulje - AC Štrit</i>	4.381	8.366	14.757
Odsek 11: AC Štrit – Novo Mesto			
<i>AC Novo Mesto - Novo Mesto (Mačkovec)</i>	6.165	7.657	8.855



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek /pododsek	PLDP 2004	PLDP 2030	PLDP 2050
<i>Novo Mesto (Mačkovec) - Novo Mesto (Velika Cikava)</i>	7.494	8.520	14.331
<i>Novo Mesto (Velika Cikava) - Novo Mesto (Pogance)</i>	3.029	4.443	7.380
Odsek 12: Novo Mesto – Jugorje			
<i>Novo mesto (Pogance) - Koroška vas</i>	5.882	10.126	16.248
<i>Koroška vas - Jugorje</i>	5.134	8.376	12.130
Odsek 13: Jugorje – MMP Metlika			
<i>Jugorje - razcep HC Sodji Vrh</i>	1.825	3.002	4.344
<i>razcep HC Sodji Vrh - Metlika</i>	1.825	3.002	4.344
<i>Metlika - MMP Metlika</i>	999	1.792	2.859
Odsek 14: Jugorje - Črnomelj			
<i>Jugorje - razcep HC Sodji Vrh</i>	1.616	2.053	2.952
<i>razcep C Sodji Vrh - Semič</i>	1.616	2.053	2.952
<i>Semič - Črnomelj sever</i>	1.775	2.665	3.782
Odsek 15: Črnomelj – MMP Vinica			
<i>Črnomelj sever - Črnomelj jug</i>	210	624	1.296
<i>Črnomelj jug - Vinica</i>	1.704	3.429	5.379
<i>Vinica - MMP Vinica</i>	501	2.172	3.575

Tabela 69: Predpostavke glede PLDP po posameznih funkcionalnih odsekih

8.2. PRILOGA 2: IZRAČUNI EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI

Sredstva za realizacijo investicije je moč pridobiti iz različnih virov, ki jih lahko združimo v dve ključni skupini:

1. Sredstva skozi klasično, proračunsko, financiranje investicije.
2. Sredstva z uporabo koncepta JZP.

V nadaljevanju je podrobna analiza oziroma prikaz ocene ekonomske upravičenosti izgradnje 3Ro z uporabo koncepta JZP. Pri tem je potrebno upoštevati, da koncept JZP ni nujno najustreznejši pristop k realizaciji vseh infrastrukturnih investicijskih projektov, saj ni nujno najcenejša oblika financiranja in izvedbe investicijskega projekta. Prav zato je potrebno skladno z ZJZP pripraviti oceno ekonomske upravičenosti.

Kot smo že omenili, znaša celotna investicijska vrednost projekta v 40-letni ekonomski življenjski dobi 1.706 mio € od tega 77% predstavlja izgradnja, preostalih 23% pa predstavljajo potrebni stroški za zagotavljanje nemotenega obratovanja infrastrukture. Na podlagi ocenjene vrednosti investicije je moč pripraviti ustrezno finančno konstrukcijo oziroma strukturo projekta v okviru JZP, ki predvideva strukturiranje lastniškega in dolžniškega kapitala, kot ga predvidevajo dobre prakse JZP projektov po Evropi in po svetu.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Strukturo kapitala, ki jo predvidevamo za izvedbo projekta povzemamo v spodnji tabeli, ki prikazuje tudi zahtevan donos na vložen lastniški kapital oziroma zahtevano obrestno mero za dolžniški kapital.

	Struktura		Zahtevan donos / obrestna mera
Lastniški kapital	15%	15%	10%
Dolžniški kapital	85%	-	-
<i>Posojilo EIB</i>	<i>60%</i>	<i>51%</i>	5%
<i>Posojilo komercialne banke</i>	<i>40%</i>	<i>34%</i>	6%

Tabela 70: Struktura in stroški kapitala

Na podlagi strukture kapitala ter ocenjene vrednosti investicije (izgradnja in vzdrževanje) smo ocenili potreben obseg kapitala po posameznih odsekih. Pri tem je potrebno opozoriti, da smo pri oceni potrebnega kapitala upoštevali potrebna sredstva za izgradnjo posameznega odseka ter potrebna sredstva za zagotavljanje nemotenega obratovanja odseka v prvem letu uporabe odseka. Pri tem smo predpostavljali, da se bodo sredstva za zagotavljanje obratovanja v vseh nadaljnjih letih zagotovila iz naslova pričakovanih prihodkov, ki jih go generirala infrastruktura. Podrobna struktura kapitala po posameznih odsekih je prikazana v spodnji tabeli in sliki.

Odsek	Potrebna sredstva	Potreben lastniški kapital	Potreben dolžniški kapital (EIB)	Potreben dolžniški kapital (komercialne banke)
1	56.546.684,05 €	8.400.000,00 €	28.888.010,43 €	19.258.673,62 €
2	41.632.547,30 €	6.150.000,00 €	21.289.528,38 €	14.193.018,92 €
3	61.455.988,50 €	9.150.000,00 €	31.383.593,10 €	20.922.395,40 €
4	206.228.466,25 €	30.750.000,00 €	105.287.079,75 €	70.191.386,50 €
5	144.850.022,25 €	21.600.000,00 €	73.950.013,35 €	49.300.008,90 €
6	186.054.482,00 €	27.750.000,00 €	94.982.689,20 €	63.321.792,80 €
7	84.610.246,21 €	12.600.000,00 €	43.206.147,72 €	28.804.098,48 €
8	156.121.474,64 €	23.250.000,00 €	79.722.884,78 €	53.148.589,86 €
9	74.469.376,41 €	11.100.000,00 €	38.021.625,84 €	25.347.750,56 €
10	76.500.125,84 €	11.400.000,00 €	39.060.075,50 €	26.040.050,34 €

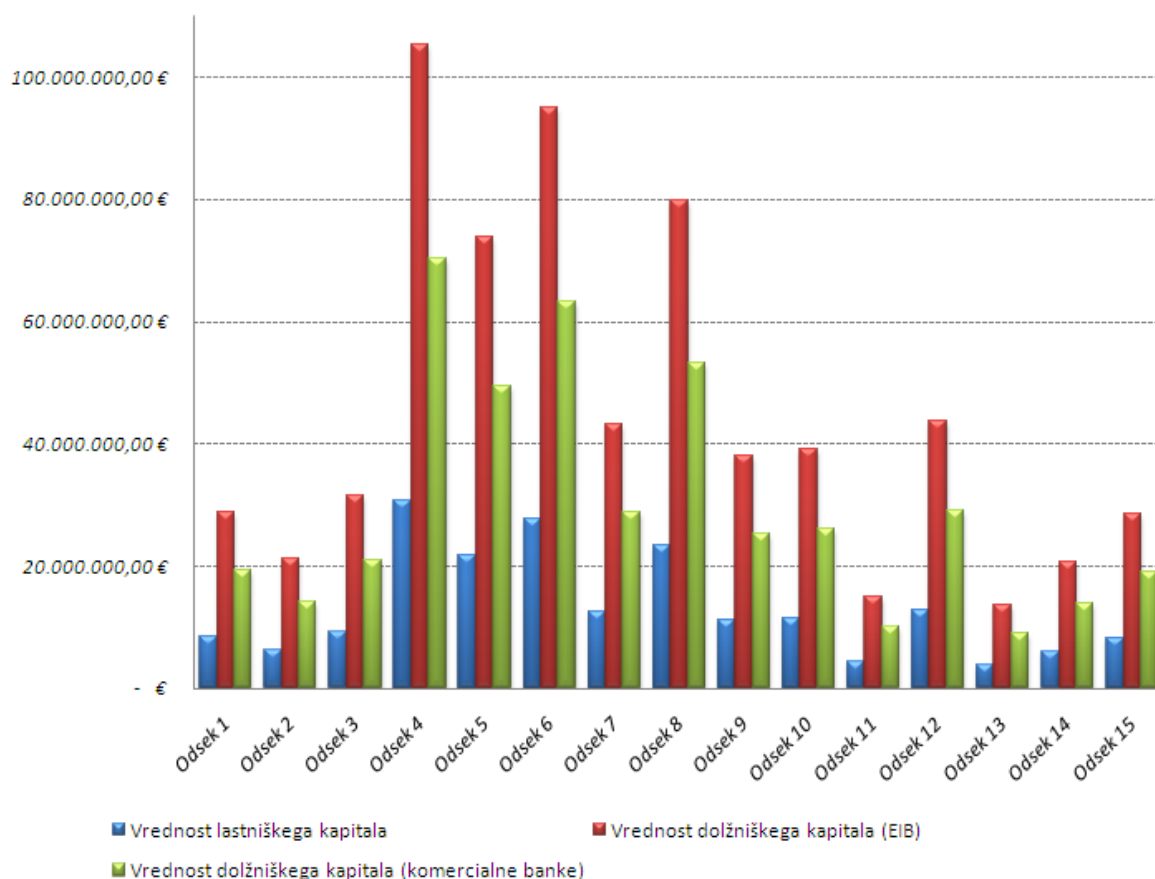


Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek	Potrebna sredstva	Potreben lastniški kapital	Potreben dolžniški kapital (EIB)	Potreben dolžniški kapital (komercialne banke)
11	29.226.311,09 €	4.350.000,00 €	14.925.786,65 €	9.950.524,43 €
12	85.551.350,80 €	12.750.000,00 €	43.680.810,48 €	29.120.540,32 €
13	26.378.235,00 €	3.900.000,00 €	13.486.941,00 €	8.991.294,00 €
14	40.511.128,12 €	6.000.000,00 €	20.706.676,87 €	13.804.451,25 €
15	55.611.750,78 €	8.250.000,00 €	28.417.050,47 €	18.944.700,31 €
Skupaj	1.325.748.189,23 €	197.400.000,00 €	677.008.913,54 €	451.339.275,69 €

Tabela 71: Pričakovane vrednosti kapitala v ekonomski življenjski dobi funkcionalnih odsekov



Slika 36: Struktura vrednosti kapitala po posameznih funkcionalnih odsekih

Potrebni finančni viri predstavljajo osnovo za izračun vrednosti kapitala upoštevaje glavnico in zahtevan donos oziroma obresti. Na podlagi tega je v okviru izračuna ekonomske



Strukturni skladi EU v Sloveniji

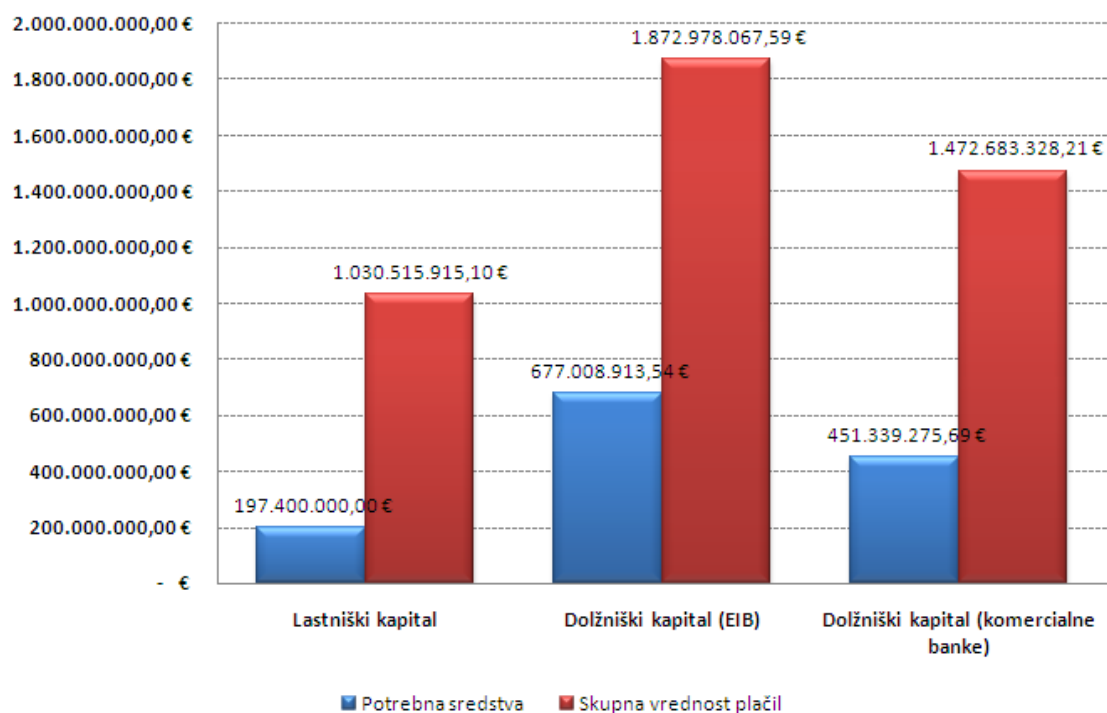


upravičenosti izračuna vrednost lastniškega in dolžniškega kapitala, ki ga je potrebno skupaj s pripadajočim donosom in obrestim vrniti upnikom oziroma investitorjem.

Tako lahko ugotovimo, da skupna vrednost plačil investitorjem z lastniškim kapitalom znaša 1.030 mio €, pri čemer 197,4 mio € predstavlja skupna vrednost glavnice, medtem ko skupna vrednost izplačil donosov znaša 833,1 mio €. Skupna vrednost glavnice posojila s strani EIB znaša borih 677 mio €, medtem ko skupna vrednost obresti znaša dobrih 1.195 mio €. Skupna vrednost glavnice posojila komercialnih bank znaša dobrih 451,3 mio €, temu pa je potrebno dodati še dobrih 1.021 mio € obresti, tako da skupna vrednost dolga komercialnim bankam znaša slabih 1.473 mio €. Podrobnejša struktura je prikazan v spodnjih tabelah in sliki.

	Lastniški kapital	Dolžniški kapital (EIB)	Dolžniški kapital (komercialne banke)	Skupaj
Potrebna sredstva	197.400.000,00 €	677.008.913,54 €	451.339.275,69 €	1.325.748.189,23 €
Skupna vrednost plačil	1.030.515.915,10 €	1.872.978.067,59 €	1.472.683.328,21 €	4.376.177.310,91 €
Razlika absolutno	833.115.915,10 €	1.195.969.154,06 €	1.021.344.052,52 €	3.050.429.121,68 €
Razlika relativno	422%	177%	226%	230%

Tabela 72: Struktura zahtevanega kapitala za celotno 3RO



Slika 37: Struktura zahtevanega kapitala za celotno 3RO



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Na podlagi zgornje tabele in podrobne analize, lahko ugotovimo, da je skupna vrednost plačil zasebnikom, 4,2-kratnik potrebnih sredstev lastniškega kapitala v 40 letih. Enaka vrednost plačil EIB znaša 1,77-kratnik potrebnih sredstev dolžniškega kapitala, ki ga zagotovi EIB ter 2,26 kratnik potrebnih sredstev dolžniškega kapitala, ki ga zagotovijo komercialne banke. V kolikor vse to povzamemo, skupna vrednost plačil znaša dobrih 4,376 mio €, kar predstavlja 2,3-kratnik potrebnih investicijskih sredstev. V spodnji tabeli je prikazana podrobnejša struktura vseh plačil glede na finančno konstrukcijo projekta za posamezne funkcionalne odseke.

Odsek	Plačilo LK	Plačilo EIB	Plačilo KB	Skupaj strošek kapitala
Odsek 1	43.851.741,07 €	79.894.856,23 €	62.816.015,07 €	186.562.612,37 €
Odsek 2	32.105.739,00 €	58.835.601,16 €	46.252.138,47 €	137.193.478,63 €
Odsek 3	47.767.075,09 €	86.823.444,76 €	68.267.337,70 €	202.857.857,55 €
Odsek 4	160.528.694,98 €	291.337.317,84 €	229.080.406,81 €	680.946.419,63 €
Odsek 5	112.761.619,89 €	204.627.755,68 €	160.900.476,31 €	478.289.851,89 €
Odsek 6	144.867.358,89 €	262.834.663,34 €	206.670.079,78 €	614.372.102,00 €
Odsek 7	65.777.611,60 €	119.534.199,61 €	93.987.561,33 €	279.299.372,54 €
Odsek 8	121.375.354,74 €	220.562.340,04 €	173.424.271,87 €	515.361.966,65 €
Odsek 9	57.946.943,55 €	105.203.747,08 €	82.721.667,57 €	245.872.358,20 €
Odsek 10	59.513.077,16 €	108.073.619,95 €	84.977.749,36 €	252.564.446,48 €
Odsek 11	22.708.937,34 €	41.290.715,00 €	32.465.705,55 €	96.465.357,89 €
Odsek 12	66.560.678,41 €	120.860.062,22 €	95.031.885,86 €	282.452.626,49 €
Odsek 13	20.359.736,92 €	37.276.761,00 €	29.304.820,19 €	86.941.318,11 €
Odsek 14	31.322.672,19 €	57.244.926,80 €	45.004.565,56 €	133.572.164,55 €
Odsek 15	43.068.674,26 €	78.578.056,89 €	61.778.646,78 €	183.425.377,93 €
Skupaj	1.030.515.915,10 €	1.872.978.067,59 €	1.472.683.328,21 €	4.376.177.310,91 €

Tabela 73: Struktura vseh plačil glede na finančno konstrukcijo projekta za posamezne funkcionalne odseke

Na podlagi vseh zgornjih izračunov, ki predvidevajo vrednost izgradnje celotnega investicijskega projekta, ki je podlaga za izračun finančne konstrukcije projekta ter skupaj z ocenjenimi vrednostmi vzdrževanja celotnega investicijskega obdobja, so v nadaljevanju prikazane ocene skupnih potrebnih sredstev za izgradnjo in obratovanje cestne infrastrukture 3RO v celotni 40-letni ekonomski življenjski dobi projekta oziroma posameznih funkcionalnih odsekov.



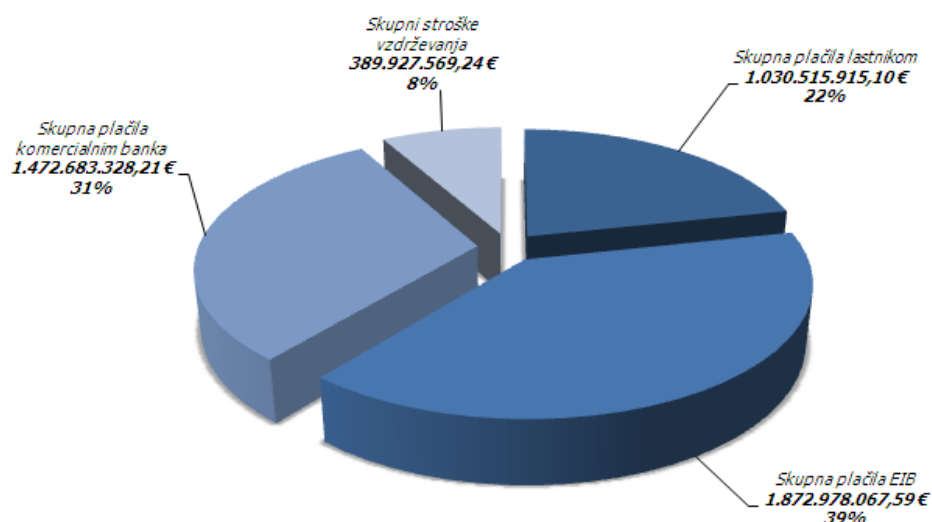
Strukturni skladi EU v Sloveniji



Na podlagi izračunov smo ugotovili, da je potrebno zagotoviti dobrih 4.766 mio €, od česar največji delež (39%) predstavljajo skupna plačila EIB za vložen dolžniški kapital, sledijo skupna plačila komercialnim bankam 31%, nato skupna plačila lastnikom za vložen kapital 22% ter na koncu skupna plačila za zagotavljanje nemotenega obratovanja infrastrukture, 22%. Podrobna struktura je prikazana v spodnji tabeli in slikah.

Odsek	Poplačilo LK	Poplačilo EIB	Poplačilo KB	Zagotavljanje obratovanja	Skupaj potrebna sredstva
Skupaj / 40letno obdobje	1.030.515.915,10 €	1.872.978.067,59 €	1.472.683.328,21 €	389.927.569,24 €	4.766.104.880,15 €

Tabela 74: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta



Slika 38: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta

V kolikor na te vrednosti gledamo z vidika posameznih funkcionalnih odsekov lahko ugotovimo, da je največji obseg sredstev potreben za odseke 4, 5, 6 in 8, katerih skupna zahtevana sredstva v proučevani 40-letni ekonomski življenjski dobi investicije presegajo 300 mio € in njihova skupna vrednost znaša preko 50% (51,6%). Na podlagi tega lahko ugotovimo, da omenjeni odseki predstavljajo finančno najobsežnejšo investicijo, pri katerih je potrebno razmišljati o različnih virih financiranja.

Odsek	Skupna plačila lastniškega kapitala	Skupna plačila EIB	Skupna plačila komercialnim bankam	Skupaj strošek kapitala	Skupni stroške vzdrževanja
Odsek 1	43.851.741,07 €	79.894.856,23 €	62.816.015,07 €	186.562.612,37 €	21.867.362,00 €
Odsek 2	32.105.739,00 €	58.835.601,16 €	46.252.138,47 €	137.193.478,63 €	25.301.892,00 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji

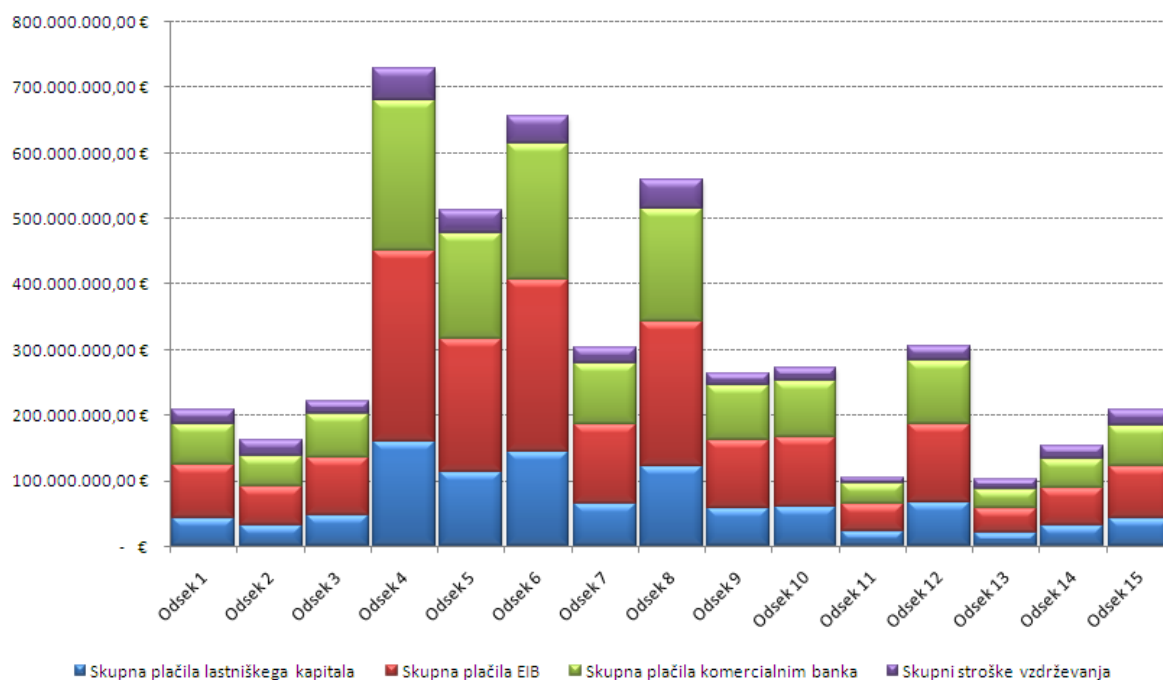


Odsek	Skupna plačila lastniškega kapitala	Skupna plačila EIB	Skupna plačila komercialnim banka	Skupaj strošek kapitala	Skupni stroške vzdrževanja
Odsek 3	47.767.075,09 €	86.823.444,76 €	68.267.337,70 €	202.857.857,55 €	18.239.540,00 €
Odsek 4	160.528.694,98 €	291.337.317,84 €	229.080.406,81 €	680.946.419,63 €	49.138.650,00 €
Odsek 5	112.761.619,89 €	204.627.755,68 €	160.900.476,31 €	478.289.851,89 €	34.000.890,00 €
Odsek 6	144.867.358,89 €	262.834.663,34 €	206.670.079,78 €	614.372.102,00 €	42.179.280,00 €
Odsek 7	65.777.611,60 €	119.534.199,61 €	93.987.561,33 €	279.299.372,54 €	24.409.848,32 €
Odsek 8	121.375.354,74 €	220.562.340,04 €	173.424.271,87 €	515.361.966,65 €	44.858.985,60 €
Odsek 9	57.946.943,55 €	105.203.747,08 €	82.721.667,57 €	245.872.358,20 €	18.775.056,30 €
Odsek 10	59.513.077,16 €	108.073.619,95 €	84.977.749,36 €	252.564.446,48 €	20.005.033,62 €
Odsek 11	22.708.937,34 €	41.290.715,00 €	32.465.705,55 €	96.465.357,89 €	9.052.443,40 €
Odsek 12	66.560.678,41 €	120.860.062,22 €	95.031.885,86 €	282.452.626,49 €	22.054.032,00 €
Odsek 13	20.359.736,92 €	37.276.761,00 €	29.304.820,19 €	86.941.318,11 €	15.129.400,00 €
Odsek 14	31.322.672,19 €	57.244.926,80 €	45.004.565,56 €	133.572.164,55 €	20.445.124,70 €
Odsek 15	43.068.674,26 €	78.578.056,89 €	61.778.646,78 €	183.425.377,93 €	24.470.031,30 €
Skupaj	1.030.515.915,10 €	1.872.978.067,59 €	1.472.683.328,21 €	4.376.177.310,91 €	389.927.569,24 €

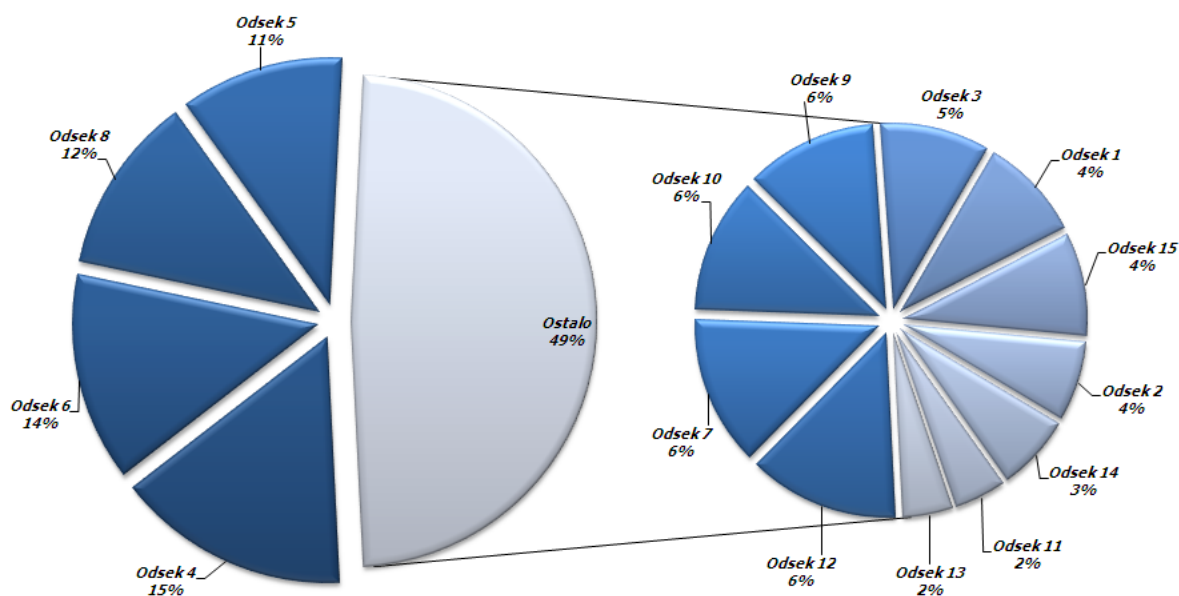
Tabela 75: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta po posameznih funkcionalnih odsekih



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 39: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta po posameznih funkcionalnih odsekih



Slika 40: Struktura potrebnih investicijskih sredstev v ekonomski življenjski dobi projekta glede na posamezne funkcionalne odseke

Zgornji izračuni so podlaga za izračun zahtevanega letnega prihodka, ki ga je potrebno generirati z uporabo infrastrukturnega projekta in bo zadostoval za poplačilo celotnega dolžniškega kapitala (kredit EIB in krediti komercialnih bank), za poplačilo celotnega



Strukturni skladi EU v Sloveniji



lastniškega kapitala ter za zagotavljanje sredstev za zagotavljanje nemotenega obratovanja infrastrukture.

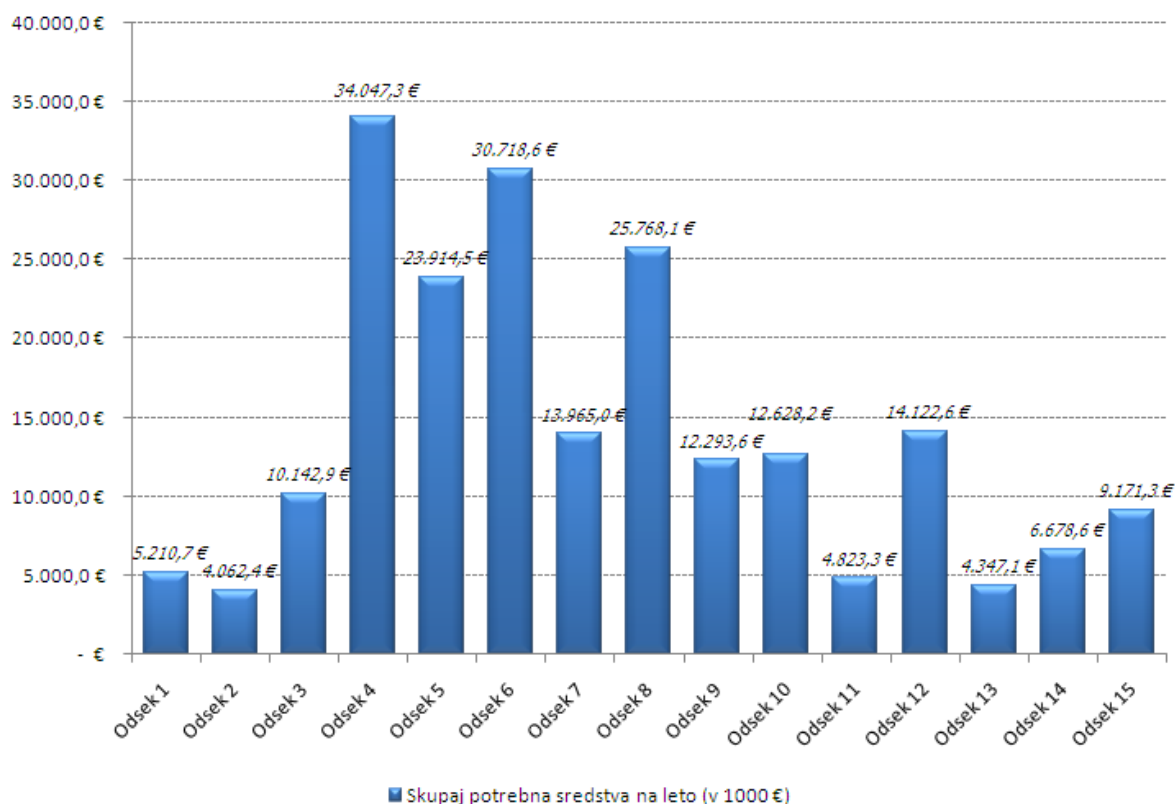
Odsek	Poplačilo LK	Poplačilo EIB	Poplačilo KB	Zagotavljanje obratovanja	Skupaj potrebna sredstva
Odsek 1	1.096.293,53 €	1.997.371,41 €	1.570.400,38 €	546.684,05 €	5.210.749,36 €
Odsek 2	802.643,47 €	1.470.890,03 €	1.156.303,46 €	632.547,30 €	4.062.384,27 €
Odsek 3	1.194.176,88 €	2.170.586,12 €	1.706.683,44 €	5.071.446,44 €	10.142.892,88 €
Odsek 4	4.013.217,37 €	7.283.432,95 €	5.727.010,17 €	17.023.660,49 €	34.047.320,98 €
Odsek 5	2.819.040,50 €	5.115.693,89 €	4.022.511,91 €	11.957.246,30 €	23.914.492,59 €
Odsek 6	3.621.683,97 €	6.570.866,58 €	5.166.751,99 €	15.359.302,55 €	30.718.605,10 €
Odsek 7	1.644.440,29 €	2.988.354,99 €	2.349.689,03 €	6.982.484,31 €	13.964.968,63 €
Odsek 8	3.034.383,87 €	5.514.058,50 €	4.335.606,80 €	12.884.049,17 €	25.768.098,33 €
Odsek 9	1.448.673,59 €	2.630.093,68 €	2.068.041,69 €	6.146.808,96 €	12.293.617,91 €
Odsek 10	1.487.826,93 €	2.701.840,50 €	2.124.443,73 €	6.314.111,16 €	12.628.222,32 €
Odsek 11	567.723,43 €	1.032.267,88 €	811.642,64 €	2.411.633,95 €	4.823.267,89 €
Odsek 12	1.664.016,96 €	3.021.501,56 €	2.375.797,15 €	7.061.315,66 €	14.122.631,32 €
Odsek 13	508.993,42 €	931.919,02 €	732.620,50 €	2.173.532,95 €	4.347.065,91 €
Odsek 14	783.066,80 €	1.431.123,17 €	1.125.114,14 €	3.339.304,11 €	6.678.608,23 €
Odsek 15	1.076.716,86 €	1.964.451,42 €	1.544.466,17 €	4.585.634,45 €	9.171.268,90 €
Skupaj	25.762.897,88 €	46.824.451,69 €	36.817.083,21 €	102.489.761,85 €	211.894.194,62 €

Tabela 76: Obseg in struktura zahtevanih prihodkov na leto po posameznih funkcionalnih odsekih

Skupna potrebna sredstva predstavljajo osnovo za izračun potrebnih sredstev, ki jih mora generirati infrastrukturni projekt v njegovi ekonomski življenjski dobi, s čimer bi zasebni partner vrnil vsa vložena dolžniška in lastniška sredstva ter hkrati zagotovil potrebna sredstva za nemoteno obratovanje posameznega odseka. Struktura potrebnih sredstev po posameznih funkcionalnih odsekih je povsem podobna skupni vrednosti. V spodnji tabeli in sliki so prikazane vrednosti letnih zahtevanih prihodkov iz naslova uporabe posameznega funkcionalnega odseka. Vrednosti odražajo podobno stanje kot skupna vrednost, kjer je največji obseg sredstev potreben za odseke 4, 5, 6 in 8.



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Slika 41: Obseg zahtevanih prihodkov na leto po posameznih funkcionalnih odsekih

Zahtevana potrebna sredstva na leto po posameznih funkcionalnih odsekih predstavlja izhodišče za izračun ekonomske upravičenosti izvedbe investicijskega projekta v okviru JZP. Kot smo že omenili je osnova za izvedbo projekta v okviru JZP, zmožnost ocenjevanja generiranih prihodkov iz naslova uporabe določene infrastrukture. Na podlagi tega smo ocenili, kolikšna so zahtevana oziroma potrebna letna sredstva po posameznih funkcionalnih odsekih, da bi zasebni investitorji poplačali vse upnike in hkrati zagotovili nemoteno obratovanje in uporabo infrastrukture.

Ocenjena potrebna sredstva po posameznih funkcionalnih odsekih smo primerjali s skupno prevoženimi km v preučevani 40-letni ekonomski življenjski dobi projekta. Pri tem smo skupne prevožene kilometre izračunali na osnovi povprečnega letnega dnevnega prometa PLDP. Slednje je izračunano na osnovi predpostavljenih ocen za leta 2004, 2030 in 2050 po posameznih odsekih in njihovih pododsekih. Z uporabo logaritemske in linearne funkcije smo ocenili PLDP za posamezno preučevano leto. Na podlagi ocen PLDP za posamezna leta in posamezne funkcionalne odseke in njihove pododseke smo izračunali skupno število prevoženih kilometrov $((PLDP_1 * razdalja_1 * 365) + (PLDP_n * razdalja_n * 365))$ za 40 letno obdobje. Skupaj zahtevana sredstva smo nato delili s skupnim številom prevoženih kilometrov na posameznem funkcionalnem odseku v preučevanem obdobju, s čimer smo dobili zahtevano cestnino na prevožen kilometer poti v posameznem funkcionalnem odseku. Na podlagi skupne dolžine tega odseka smo nato izračunali, kolikšna je skupna zahtevana cestnina na določenem funkcionalnem odseku. Na podlagi izračunov, katerih vrednosti si prikazani v



Strukturni skladi EU v Sloveniji



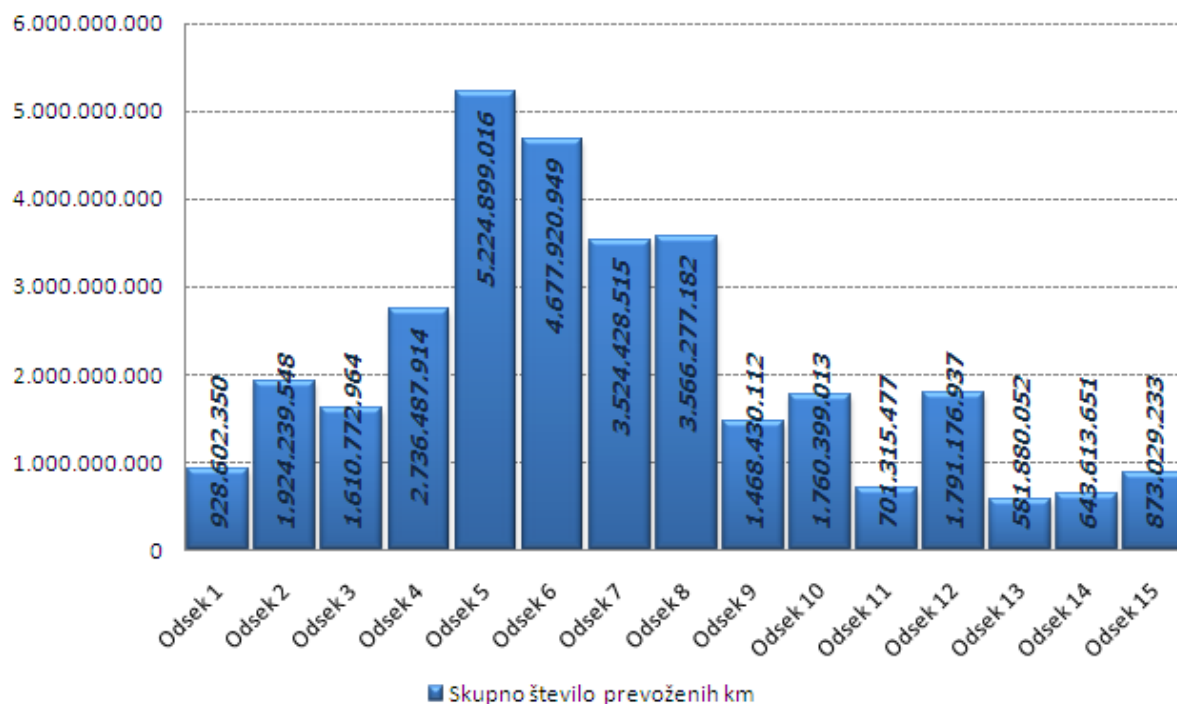
spodnji tabeli in slikah, lahko ugotovimo, da bi morala biti skupna cestnina na že obravnavanih odsekih 4, 5, 6 in 8 med 1,99 € (odsek 5) in 6,14€ (odsek 8). Izračunane vrednosti so prikazane v spodnji tabeli in slikah.

	Skupaj potrebna sredstva	Skupno število prevoženih km	Zahtevana cestnina na km	Skupna zahtevana cestnina /odsek
Odsek 1	208.429.974,4 €	928.602.350	0,22 €	2,05 €
Odsek 2	162.495.370,6 €	1.924.239.548	0,08 €	0,70 €
Odsek 3	221.097.397,6 €	1.610.772.964	0,14 €	1,03 €
Odsek 4	730.085.069,6 €	2.736.487.914	0,27 €	4,41 €
Odsek 5	512.290.741,9 €	5.224.899.016	0,10 €	1,44 €
Odsek 6	656.551.382,0 €	4.677.920.949	0,14 €	1,44 €
Odsek 7	303.709.220,9 €	3.524.428.515	0,09 €	1,40 €
Odsek 8	560.220.952,2 €	3.566.277.182	0,16 €	3,10 €
Odsek 9	264.647.414,5 €	1.468.430.112	0,18 €	2,30 €
Odsek 10	272.569.480,1 €	1.760.399.013	0,15 €	1,94 €
Odsek 11	105.517.801,3 €	701.315.477	0,15 €	0,92 €
Odsek 12	304.506.658,5 €	1.791.176.937	0,17 €	1,87 €
Odsek 13	102.070.718,1 €	581.880.052	0,18 €	1,86 €
Odsek 14	154.017.289,3 €	643.613.651	0,24 €	3,37 €
Odsek 15	207.895.409,2 €	873.029.233	0,24 €	3,74 €
Skupaj	4.766.104.880,1 €	32.013.472.913,1		31,58 €

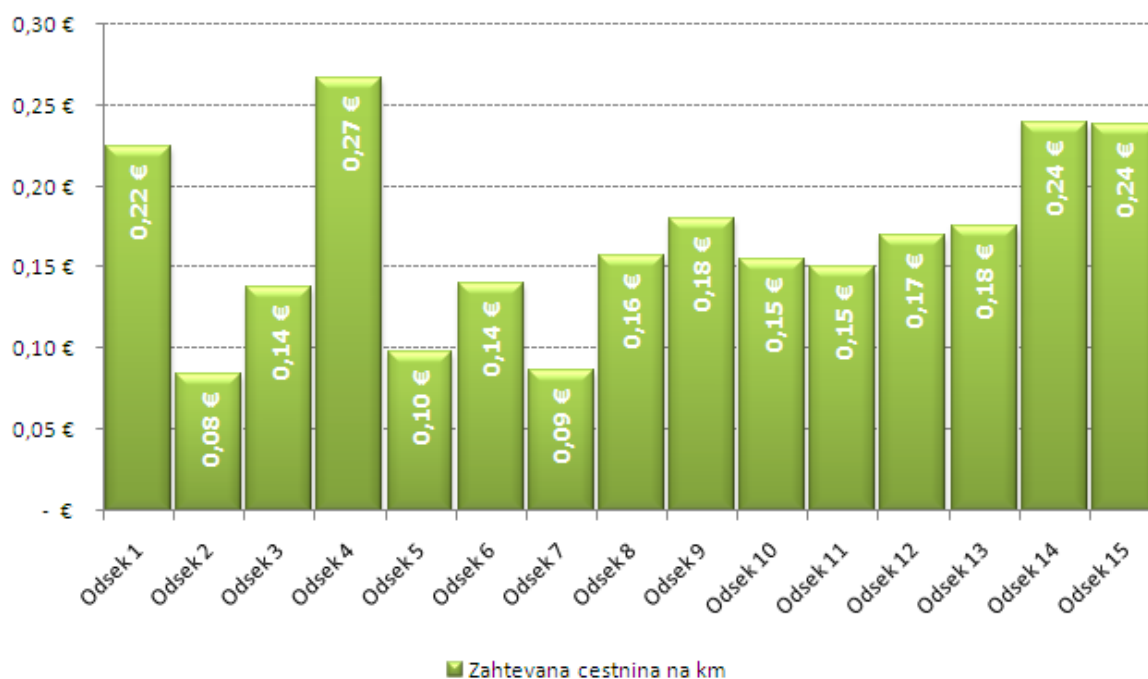
Tabela 77: Zahtevana cestnina na določenem funkcionalnem odseku



Strukturni skladi EU v Sloveniji



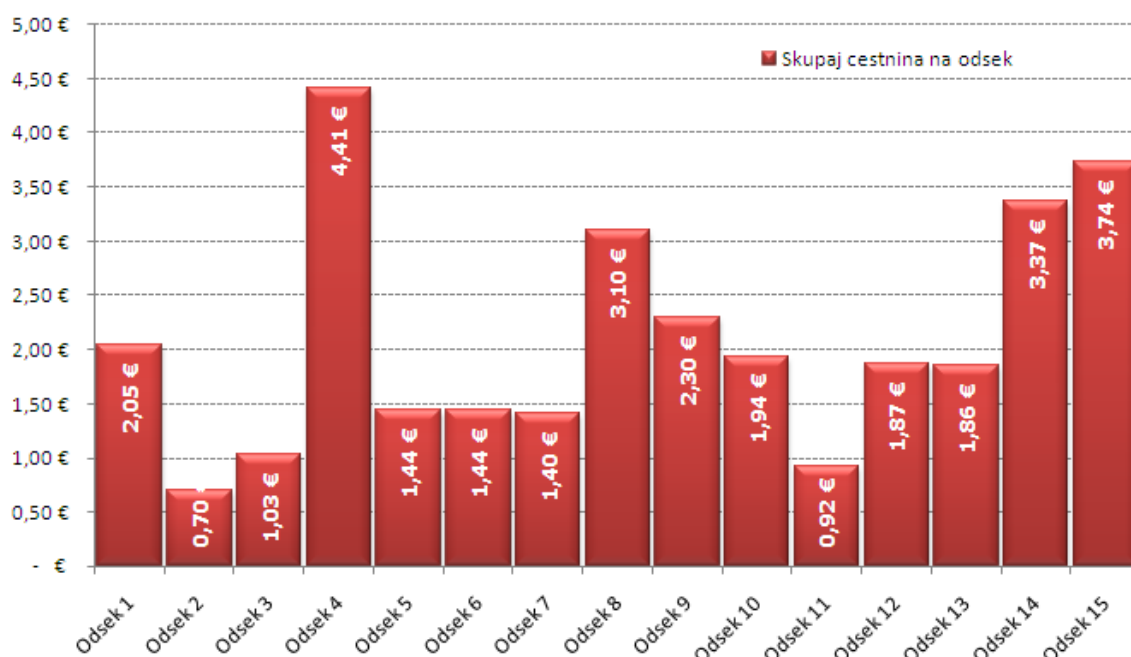
Slika 42: Skupno število prevoženih km po posameznih funkcionalnih odsekih



Slika 43: Zahtevana cestnina na kilometer po posameznih funkcionalnih odsekih



Strukturni skladi EU v Sloveniji

**Slika 44: Skupna zahtevana cestnina po posameznih funkcionalnih odsekih**

Kot lahko na podlagi izračunov ugotovimo, izračunana cestnina, s katero bi zagotovili dovolj sredstev, ko je predvideno, presega cestnino, ki je trenutno določena v Sloveniji in znaša 0,039 € na prevožen kilometer. Tako lahko ugotovimo, da bi ob tej določeni cestnini zagotovili občutno manj finančnih sredstev, kot jih glede na ocene potrebujemo. V kolikor gledamo na celotni infrastrukturni projekt, lahko ugotovimo, da bi z določenimi cestninami zbrali dobrih 3.517 mio € oziroma 74% prihodkov manj.

Odsek	Zahtevan prihodek	Prihodek ob zakonski cestnini	Razlika absolutno	Razlika relativno
Odsek 1	208.429.974,37 €	36.215.491,65 €	172.214.482,72 €	83%
Odsek 2	162.495.370,63 €	75.045.342,38 €	87.450.028,25 €	54%
Odsek 3	221.097.397,55 €	62.820.145,60 €	158.277.251,95 €	72%
Odsek 4	730.085.069,63 €	106.723.028,63 €	623.362.041,00 €	85%
Odsek 5	512.290.741,89 €	203.771.061,64 €	308.519.680,25 €	60%
Odsek 6	656.551.382,00 €	182.438.917,00 €	474.112.465,00 €	72%
Odsek 7	303.709.220,86 €	137.452.712,08 €	166.256.508,78 €	55%
Odsek 8	560.220.952,25 €	139.084.810,11 €	421.136.142,14 €	75%
Odsek 9	264.647.414,50 €	57.268.774,35 €	207.378.640,15 €	78%

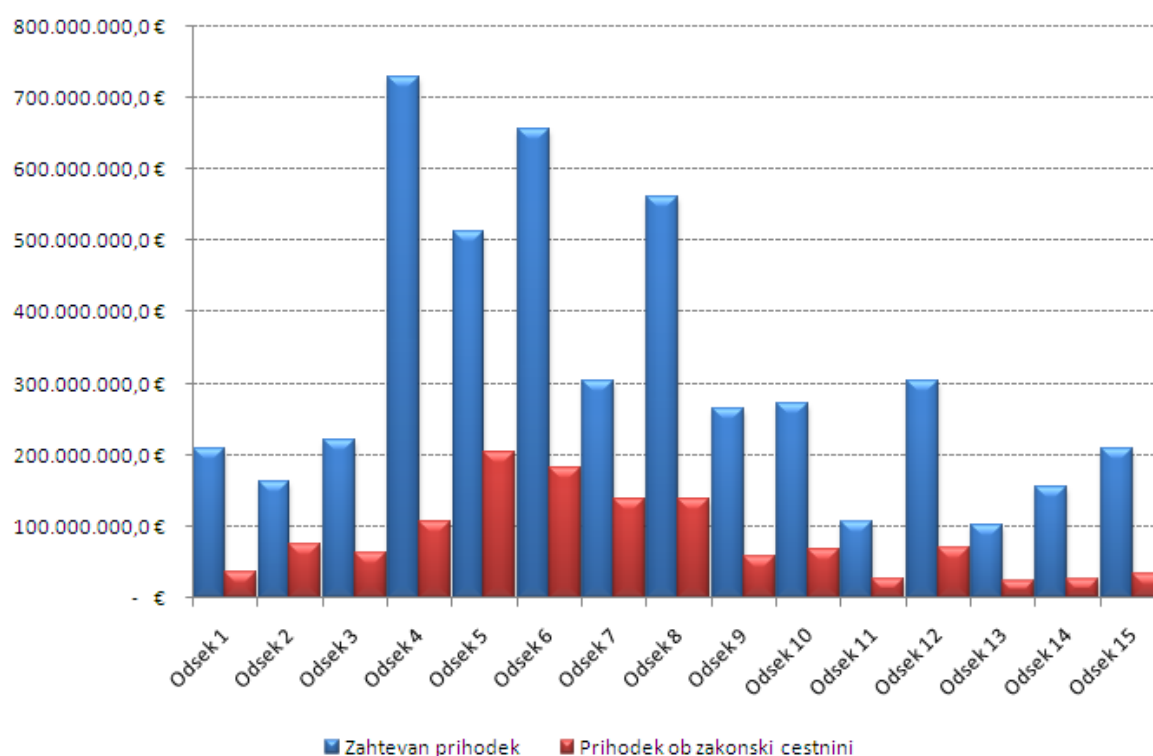


Strukturni skladi EU v Sloveniji



Odsek	Zahtevan prihodek	Prihodek ob zakonski cestnini	Razlika absolutno	Razlika relativno
Odsek 10	272.569.480,10 €	68.655.561,51 €	203.913.918,59 €	75%
Odsek 11	105.517.801,29 €	27.351.303,60 €	78.166.497,68 €	74%
Odsek 12	304.506.658,49 €	69.855.900,53 €	234.650.757,96 €	77%
Odsek 13	102.070.718,11 €	22.693.322,03 €	79.377.396,08 €	78%
Odsek 14	154.017.289,25 €	25.100.932,41 €	128.916.356,84 €	84%
Odsek 15	207.895.409,23 €	34.048.140,09 €	173.847.269,14 €	84%
Skupaj	4.766.104.880,15 €	1.248.525.443,61 €	3.517.579.436,54 €	74%

Tabela 78: Primerjava prihodkov na podlagi zahtevane in zakonsko določene cestnine



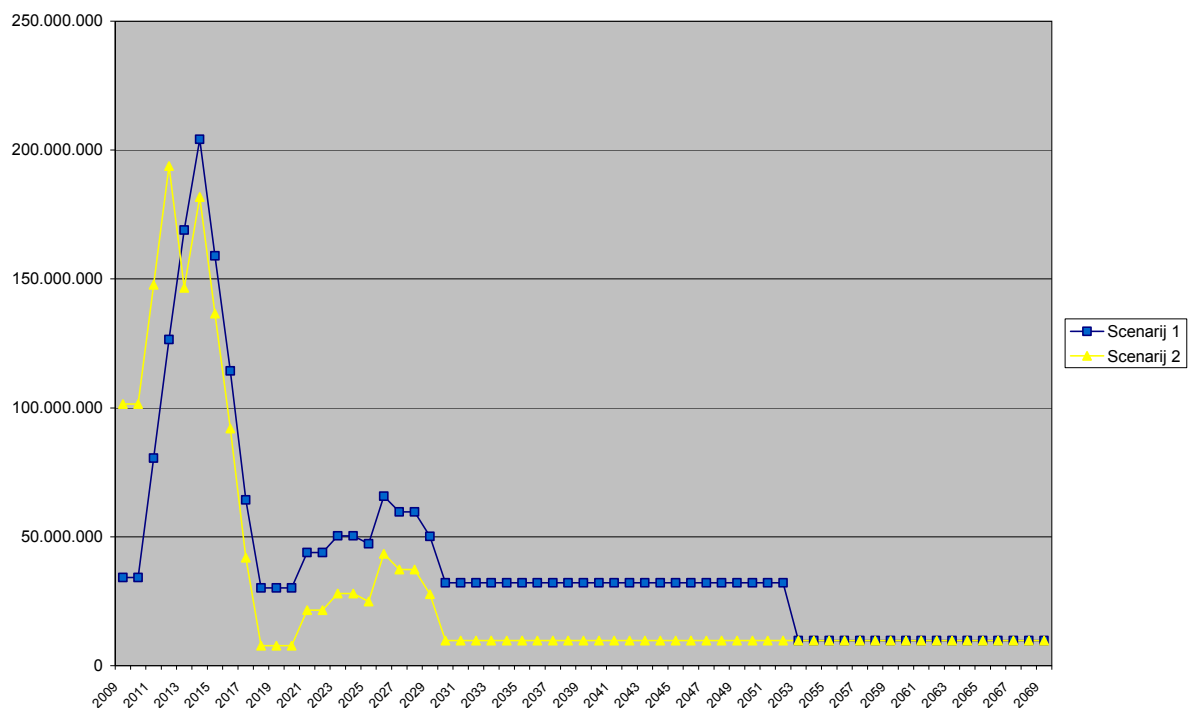
Slika 45: Primerjava prihodkov na podlagi zahtevane in zakonsko določene cestnine



Strukturni skladi EU v Sloveniji



8.3. PRILOGA 3: PRIMERJAVA DENARNIH TOKOV OBEH PROUČEVANIH SCENARIJEV



Slika 46: Primerjava denarnih tokov obeh proučevanih scenarijev po letih



Strukturni skladi EU v Sloveniji



8.4. PRILOGA 4: STRUKTURA VIROV FINANCIRANJA V PRIMERU UPORABE JZP (SCENARIJ 1)



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine		Dodatna namenska sredstva		Sredstva, zbrana s 1. obveznico	Sredstva, zbrana z 2. obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
					Prejeta sredstva iz EU				Prodaja državnega premoženja									
Skupaj	7,6%	185.462.955 €	2,5%	61.956.480 €	2,7%	65.000.000 €	0,5%	11.470.000 €	25,5%	624.517.190 €	11,4%	279.510.395 €	30,3%	742.185.371 €	435.884.665 €	699.195.722 €	1.135.080.388 €	426.581.457 €
2009	8,9%	3.040.376 €	3,0%	1.015.680 €	10,2%	3.490.000 €	1,8%	620.000 €	54,7%	18.735.516 €	21,5%	7.348.428 €	0,0%	0 €				
2010	8,9%	3.040.376 €	3,0%	1.015.680 €	15,3%	5.230.000 €	2,7%	920.000 €	54,7%	18.735.516 €	15,5%	5.308.428 €	0,0%	0 €				
2011	3,8%	3.040.376 €	1,3%	1.015.680 €	9,5%	7.680.000 €	1,7%	1.360.000 €	46,5%	37.471.031 €	37,2%	29.932.912 €	0,0%	0 €				
2012	2,4%	3.040.376 €	0,8%	1.015.680 €	7,4%	9.360.000 €	1,3%	1.650.000 €	44,4%	56.206.547 €	43,7%	55.227.397 €	0,0%	0 €				
2013	1,8%	3.040.376 €	0,6%	1.015.680 €	7,2%	12.130.000 €	1,3%	2.140.000 €	44,4%	74.942.063 €	44,8%	75.650.379 €	0,0%	0 €				
2014	1,5%	3.040.376 €	0,5%	1.015.680 €	6,5%	13.200.000 €	1,1%	2.330.000 €	38,5%	78.539.590 €	51,9%	106.042.852 €	0,0%	0 €				
2015	1,9%	3.040.376 €	0,6%	1.015.680 €	8,7%	13.910.000 €	1,5%	2.450.000 €	87,2%	138.556.923 €			0,0%	0 €				
2016	2,7%	3.040.376 €	0,9%	1.015.680 €					96,5%	110.264.709 €			0,0%	0 €				
2017	4,7%	3.040.376 €	1,6%	1.015.680 €					93,7%	60.243.175 €			0,0%	0 €				
2018	10,1%	3.040.376 €	3,4%	1.015.680 €					86,5%	26.091.210 €			0,0%	0 €				
2019	10,1%	3.040.376 €	3,4%	1.015.680 €					15,7%	4.730.910 €			0,0%	0 €	21.360.300 €			
2020	10,1%	3.040.376 €	3,4%	1.015.680 €									0,0%	0 €	26.091.210 €			
2021	6,9%	3.040.376 €	2,3%	1.015.680 €									0,0%	0 €	39.841.210 €			



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine		Dodatna namenska sredstva		Sredstva, zbrana s 1. obveznico	Sredstva, zbrana z 2. obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
					Prejeta sredstva iz EU				Prodaja državnega premoženja									
2022	6,9%	3.040.376 €	2,3%	1.015.680 €									0,0%	0 €	39.841.210 €			
2023	6,0%	3.040.376 €	2,0%	1.015.680 €									0,0%	0 €	46.341.210 €			
2024	6,0%	3.040.376 €	2,0%	1.015.680 €									0,0%	0 €	46.341.210 €			
2025	6,4%	3.040.376 €	2,1%	1.015.680 €									0,0%	0 €	43.202.961 €			
2026	4,6%	3.040.376 €	1,5%	1.015.680 €									0,0%	0 €	61.702.961 €			
2027	5,1%	3.040.376 €	1,7%	1.015.680 €									0,0%	0 €	55.581.196 €			
2028	5,1%	3.040.376 €	1,7%	1.015.680 €									0,0%	0 €	55.581.196 €			
2029	6,1%	3.040.376 €	2,0%	1.015.680 €									0,0%	0 €		574.687.917 €	435.884.665 €	92.710.928 €
2030	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2031	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2032	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2033	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2034	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2035	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				27.967.829 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine		Dodatna namenska sredstva		Sredstva, zbrana s 1. obveznico	Sredstva, zbrana z 2. obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
					Prejeta sredstva iz EU				Prodaja državnega premoženja									
2036	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€				27.967.829€
2037	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€				27.967.829€
2038	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€				27.967.829€
2039	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€		124.507.805€		27.967.829€
2040	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			27.686.540€	27.967.829€
2041	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			34.482.821€	26.860.367€
2042	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			41.824.184€	25.481.054€
2043	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			49.744.126€	23.808.087€
2044	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			58.277.961€	21.818.322€
2045	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			67.462.906€	19.487.204€
2046	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			77.338.183€	16.788.687€
2047	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			87.945.112€	13.695.160€
2048	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			99.327.223€	10.177.356€
2049	9,5%	3.040.376€	3,2%	1.015.680€									87,4%	28.061.700€			111.530.361€	6.204.267€



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine		Dodatna namenska sredstva		Sredstva, zbrana s 1. obveznico	Sredstva, zbrana z 2. obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
					Prejeta sredstva iz EU				Prodaja državnega premoženja									
2050	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €			43.576.305 €	1.743.052 €
2051	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2052	9,5%	3.040.376 €	3,2%	1.015.680 €									87,4%	28.061.700 €				
2053	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2054	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2055	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2056	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2057	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2058	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2059	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2060	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2061	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2062	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2063	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine		Dodatna namenska sredstva		Sredstva, zbrana s 1. obveznico	Sredstva, zbrana s 2. obveznico	Izplačilo glavnice	Izplačilo obresti
					Prejeta sredstva iz EU				Prodaja državnega premoženja						Zadolgoževanje			
2064	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2065	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2066	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2067	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2068	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				
2069	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €				



Strukturni skladi EU v Sloveniji



8.5. PRILOGA 4: STRUKTURA VIROV FINANCIRANJA V SCENARIJU 2 (BREZ UPORABE JZP)

Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		Prejeta sredstva iz Evropske unije				Prodaja državnega premoženja				Dodatna namenska sredstva		Zadolževanje		
					EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine				Najeti kredit	Odplačilo obresti	Odplačilo glavnice
Skupaj	10,2%	185.462.955 €	3,4%	61.956.480 €	3,6%	65.000.000 €	0,6%	11.470.000 €	34,2%	624.517.190 €	15,3%	279.510.395 €	25,2%	460.421.144 €	137.958.513 €	42.338.577 €	187.060.557 €
2009	3,0%	3.040.376 €	1,0%	1.015.680 €	3,4%	3.490.000 €	0,6%	620.000 €	91,0%	92.333.944 €	1,0%	1.000.000 €	0,0%	0 €			
2010	3,0%	3.040.376 €	1,0%	1.015.680 €	5,2%	5.230.000 €	0,9%	920.000 €	89,0%	90.293.944 €	1,0%	1.000.000 €	0,0%	0 €			
2011	2,1%	3.040.376 €	0,7%	1.015.680 €	5,2%	7.680.000 €	0,9%	1.360.000 €	84,4%	124.653.944 €	6,8%	10.000.000 €	0,0%	0 €			
2012	1,6%	3.040.376 €	0,5%	1.015.680 €	4,8%	9.360.000 €	0,9%	1.650.000 €	87,1%	168.683.944 €	5,2%	10.000.000 €	0,0%	0 €			
2013	2,1%	3.040.376 €	0,7%	1.015.680 €	8,3%	12.130.000 €	1,5%	2.140.000 €	53,4%	78.222.874 €	34,1%	50.000.000 €	0,0%	0 €			
2014	1,7%	3.040.376 €	0,6%	1.015.680 €	7,3%	13.200.000 €	1,3%	2.330.000 €	38,7%	70.328.542 €	50,5%	91.884.332 €	0,0%	0 €			
2015	2,2%	3.040.376 €	0,7%	1.015.680 €	10,2%	13.910.000 €	1,8%	2.450.000 €			84,6%	115.626.063 €	0,4%	561.293 €			
2016	3,3%	3.040.376 €	1,1%	1.015.680 €									60%	5.530.869 €	82.364.273 €		
2017	7,3%	3.040.376 €	2,4%	1.015.680 €									17,2%	7.205.314 €	30.668.294 €	0 €	0 €
2018	39,1%	3.040.376 €	13,1%	1.015.680 €									47,9%	3.721.643 €	0	4.702.155 €	552.648 €
2019	39,1%	3.040.376 €	13,1%	1.015.680 €									47,9%	3.721.643 €	0	4.680.049 €	2.447.007 €
2020	39,1%	3.040.376 €	13,1%	1.015.680 €									47,9%	3.721.643 €	0	4.582.169 €	4.522.882 €
2021	14,1%	3.040.376 €	4,7%	1.015.680 €									69,3%	14.915.244 €	2.556.398 €	0 €	0 €
2022	14,1%	3.040.376 €	4,7%	1.015.680 €									79,5%	17.119.366 €	352.277 €	0 €	0 €
2023	10,8%	3.040.376 €	3,6%	1.015.680 €									69,4%	19.444.282 €	4.527.360 €	0 €	0 €
2024	10,8%	3.040.376 €	3,6%	1.015.680 €									78,1%	21.895.436 €	2.076.206 €	0 €	0 €
2025	12,2%	3.040.376 €	4,1%	1.015.680 €									83,7%	20.833.393 €	0	0 €	3.645.103 €
2026	7,0%	3.040.376 €	2,3%	1.015.680 €									62,7%	27.199.366 €	12.134.027 €	0 €	0 €
2027	8,2%	3.040.376 €	2,7%	1.015.680 €									80,7%	30.064.195 €	3.147.434 €	0 €	0 €
2028	8,2%	3.040.376 €	2,7%	1.015.680 €									88,8%	33.079.385 €	132.243 €	0 €	0 €
2029	10,9%	3.040.376 €	3,7%	1.015.680 €									85,4%	23.722.757 €		7.035.717 €	5.493.133 €



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		Prejeta sredstva iz Evropske unije				Prodaja državnega premoženja				Dodatna namenska sredstva		Zadolževanje		
					EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine				Najeti kredit	Odplačilo obresti	Odplačilo glavnice
Skupaj	10,2%	185.462.955 €	3,4%	61.956.480 €	3,6%	65.000.000 €	0,6%	11.470.000 €	34,2%	624.517.190 €	15,3%	279.510.395 €	25,2%	460.421.144 €	137.958.513 €	42.338.577 €	187.060.557 €
2030	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €		6.815.991 €	27.079.676 €
2031	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €		5.732.804 €	31.670.261 €
2032	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €		4.465.994 €	36.623.202 €
2033	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €		3.001.066 €	41.960.828 €
2034	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €		1.322.633 €	33.065.817 €
2035	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2036	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2037	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2038	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2039	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2040	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2041	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2042	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2043	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2044	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2045	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2046	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2047	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2048	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2049	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2050	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2051	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2052	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2053	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2054	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2055	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			



Strukturni skladi EU v Sloveniji



Leto	Trošarine		Obdavčitev motornih vozil		Prejeta sredstva iz Evropske unije				Prodaja državnega premoženja				Dodatna namenska sredstva		Zadolževanje		
					EU sredstva (ESRR)		Nacionalni javni viri		Dolgoročne kapitalske naložbe		Nepremičnine				Najeti kredit	Odplačilo obresti	Odplačilo glavnice
Skupaj	10,2%	185.462.955 €	3,4%	61.956.480 €	3,6%	65.000.000 €	0,6%	11.470.000 €	34,2%	624.517.190 €	15,3%	279.510.395 €	25,2%	460.421.144 €	137.958.513 €	42.338.577 €	187.060.557 €
2056	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2057	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2058	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2059	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2060	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2061	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2062	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2063	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2064	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2065	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2066	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2067	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2068	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			
2069	31,2%	3.040.376 €	10,4%	1.015.680 €									58,4%	5.692.133 €			