



Reorganizacija slovenskega železniškega sektorja

Tvegano drobljenje naložb

Najbolj bode v oči delitev naložb na novogradnje in na nadgradnje – Dvomi o potrebnosti posebnega zakona o SŽ – Tudi poslovanje enovitih SŽ je pregledno

LJUBLJANA – Ob spreminjanju zakona o železniškem prometu in sprejemanju zakona o Slovenskih železnica je bilo v državnem zboru slišati več pripomb tako poslancev kot strokovne javnosti in parlamentarne zakonodajno-pravne službe na obe besedili. Ob mnenju opozicije, predvsem SDS, da spremembe zakonodaje in reorganizacija SŽ sploh niso nujne, češ da so že v skladu z evropskimi usmeritvami, je bila glavni kamen spotike delitev naložbenih projektov na novogradnje in nadgradnje. Zakona sta bila sprejeta, njuno izvajanje pa je še precej nejasno – tudi na Slovenskih železnica vsega skupaj še ne morejo komentirati.

Največja sprememba v organigramu celotnega železniškega sistema je ukinitvev direkcije za naložbe v javno železniško infrastrukturo, ki vodi naložbe in nadzira izvajanje obveznih javnih gospodarskih služb, nadzira pa tudi upravljavca javne železniške infrastrukture – vse to opravljajo SŽ. Pristojnosti direkcije se bodo razdelile: za novogradnje bo skrbela državna gospodarska služba s sedežem v Mariboru – kar je v zakon vključeno na posebno zahtevo poslancev vseh barv – in bo predvidoma pravzaprav reorganizirana direkcija z dodanim DDC, za nadgradnje pa bodo javne razpise pripravljali na prometnem ministrstvu oziroma tamkajšnjem direktoratu.

»Nelogična in ekonomsko neupravičljiva ločitev naložb«

Sedanji direktor direkcije **Andrej Godec** je na seji državnozbornega odbora za promet kot strokovnjak opozoril, da gre za popolnoma nelogično in ekonomsko neupravičljivo ločitev novogradenj in nadgradenj, pri katerih ne gre za majhne vsote: nadgradnja bo tudi elektrifikacija proge Pragersko–Hodoš, ki bo stala nekaj sto milijonov evrov. Po njegovem prepričanju je to umešno drobljenje investicij, ki pomeni tudi veliko tveganje za pridobivanje evropskih kohezijskih sredstev. Dodal je še, da je tudi računsko sodišče priporočilo, naj se preide s sedanjega načrtovanja in izvajanja naložb po odsekih k bolj smotrному načrtovanju celostnih prometnih rešitev.

Prometni minister **Patrick Vlačič** je v parlamentu pojasnil, da z

Godčevimi razlagami ne bo polemiziral, da pa na ministrstvu zagovarjajo svoj predlog delitve na novogradnje in nadgradnje tudi zato, da bi pri pridobivanju teh drugih v javnem postopku lahko sodelovale tudi SŽ. Zelo bi ga veselilo, če bi te dobile čim več dela, saj gre ne nazadnje za dela, ki se opravljajo hkrati, ko po progah teče promet. Na spornost delitev naložb je opozorila tudi zakonodajno-pravna služba, v plenarni razpravi pa je **Vili Rezman** v imenu nepovezanih opozoril, da je ponovno preslišano, na kar je strokovno opozorila zakonodajno-pravna služba. **Lojze Posedel**, Zares, je ministra opozoril, da bo moral ob neupoštevanju pripomb poleg pozitivnih posledic nase s polno odgovornostjo prevzeti tudi morebitne negativne. Pri tem je poudaril, da bosta naložbe vodila dva subjekta, kar z vidika preglednosti morda ni najboljša rešitev.

Pomisleki zakonodajno-pravne službe

Zakonodajno-pravna služba je že v odboru opozorila, da je lahko vključevanje Agencije za pošto in elektronske komunikacije (Apek) kot regulatorja sistemsko sporno, saj naj bi javna agencija nastopila kot pritožbeni organ v pritožbah zoper drugo javno agencijo! Zakonodajno-pravna služba je imela pomisleke tudi glede potrebnosti posebnega zakona o SŽ, v zvezi s samo holdinško organiziranostjo pa tudi, kako bo s poroštvi države za stara posojila. Seveda so imeli na zakon o SŽ precej pripomb tudi poslanci. Številni so podvomili o smiselnosti spreminjanja zakono-

daje vsakih nekaj let. **Peter Verlič**, SDS, je menil, da je spreminjanje iz enovitega podjetja v holding nepotrebno, saj je poslovanje v obeh primerih enako pregledno. Sploh pa ne bo nič bolje, dokler ne bo urejena infrastruktura. Na SŽ pojasnjujejo, da se bodo skladno z zakonom iz enovitega podjetja preoblikovali v holding, katerega ustanoviteljica in edina družbenica je Republika Slovenija, v odvisnih družbah pa bodo SŽ večinski lastniki, v temeljnih treh tudi edini družbeniki. Gre za infrastrukturno hčerinsko družbo, ki bo vzdrževala železniško infrastrukturo, vodila promet in izvajala druge naloge upravljavca javne železniške infrastrukture; prevoz potnikov v notranjem, čezmejnem regijskem in mednarodnem železniškem prometu bo opravljal Potniški promet, prevoz blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu pa Tovorni promet. Vleka vlakov je po zakonu dejavnost, ki je potrebna za nemoteno in kakovostno opravljanje dejavnosti, zato bo ostala v okviru holdinga.

Upravljanje posameznih gospodarskih družb bo v skladu z zakonom o gospodarskih družbah urejeno z akti o ustanovitvi družb, h katerim daje soglasje Vlada RS. Na SŽ predvidevajo, da bo status posloводства holdinga urejen v novem oziroma spremenjenem aktu o ustanovitvi SŽ, ki ga mora vlada uskladiti z določbami zakona v šestih mesecih po uveljavitvi zakona.

ALEŠ STERGAR