

Na temelju članka 31. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 150/11, 119/14, 93/16), a u vezi s člankom 78. Zakona o cestama (Narodne novine, br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj _____ godine donijela

O D L U K U

o izmjenama i dopunama br. 5 Ugovora o koncesiji za financiranje, građenje, upravljanje i održavanje "Jadranske autoceste" - dionica: Dragonja - Pula i Kanfanar - Pazin - Matulji

I.

Republika Hrvatska, kao davatelj koncesije, i društvo Bina - Istra d.d., Lupoglav, Zrinščak 57, kao Koncesionar, sklopit će Ugovor o izmjenama i dopunama br. 5 Ugovora o koncesiji za financiranje, građenje, upravljanje i održavanje "Jadranske autoceste" - dionica: Dragonja - Pula i Kanfanar - Pazin - Matulj, sklopljenog 25. rujna 1995. i izmijenjenog i dopunjenog 18. rujna 1997., 27. kolovoza 1999., 25. veljače 2003. i 25. kolovoza 2008. godine (u daljnjem tekstu: Ugovor br. 5), u tekstu koji je dostavilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture aktom, klase: 340-03/03-01/3, urbroja: 530-06-2-1-18-949, od 10. rujna 2018. godine.

II.

Ugovorom br. 5 trajanje koncesije se mijenja i Izmijenjen i dopunjen i konsolidiran Ugovor o koncesiji, odnosno koncesija ističe najkasnije 18 mjeseci nakon datuma planirane otplate duga za Fazu 2B1, odnosno ističe najkasnije dana 15. lipnja 2034. godine.

U slučaju ako Koncesionar u cijelosti ispuni sve svoje obveze prema Financijskim dokumentima Faze 2B1 na planirani datum otplate duga za Fazu 2B1, odnosno dana 15. prosinca 2032. godine ili nakon toga, trajanje Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji, odnosno koncesije skratit će se i isteći će na datum koji nastupi 90 dana nakon datuma takvog ispunjenja obveza Koncesionara.

III.

Ministar mora, prometa i infrastrukture potpisat će Ugovor br. 5, kao i sve druge ugovore predviđene Ugovorom br. 5 ili potrebne za izvršavanje Ugovora br. 5, uključujući Izravni ugovor o financijskom doprinosu koji je Prilog 20. Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji i Tripartitni ugovor koji je Prilog 21. Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji.

IV.

Ugovor br. 5 te Izravni ugovor o financijskom doprinosu i Tripartitni ugovor sklopit će se nakon isteka razdoblja mirovanja od 15 dana od dana objave ove Odluke u Narodnim novinama.

V.

Protiv ove Odluke žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor podnošenjem tužbe Upravnom sudu u Zagrebu, u roku od 30 dana od dana objave ove Odluke u Narodnim novinama.

VI.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja, a objavit će se u Narodnim novinama.

Klasa:
Urbroj:

Zagreb,

PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković

Obrazloženje

Istarski ipsilon autocesta je duljine 145 km koja povezuje Istru te istarsku regiju s ostatkom Republike Hrvatske. Vlada Republike Hrvatske je dodijelila koncesiju društvu Bina - Istra d.d. u skladu s ugovorom o koncesiji sklopljenim 25. rujna 1995. godine, a koji ugovor o koncesiji je izmijenjen i dopunjen četiri puta od njegova sklapanja, i to 18. rujna 1997., 27. kolovoza 1999., 25. veljače 2003. i 25. kolovoza 2008.

Ova Odluka odnosi se na predložene izmjene i dopune br. 5 Ugovora o koncesiji radi provedbe Faze 2B1 Projekta. Faza 2B1 načelno se sastoji od izgradnje drugog kolnika (još jednog traka u svakom smjeru i jednog zaustavnog traka) od čvora Rogovići do Vranje, dionice duge 28 km na sjeveroistočnoj strani Autoceste. Radovi će uključivati: izgradnju 11 novih vijadukata, izgradnju 14 novih podvožnjaka, izgradnju 3 nova nadvožnjaka i rušenje 3 postojeća, izgradnju brojnih potpornih zidova i pomoćnih građevina, izgradnju odmorišta Rebri te poboljšanja trase postojećeg kolnika na tri lokacije.

Pravni temelj za sklapanje Ugovora br. 5 bez pokretanja novog postupka davanja koncesije predstavlja članak 62. stavak (5) točka (2) i stavak (8) Zakona o koncesijama.

Predmetnim odredbama u hrvatsko zakonodavstvo je preuzeta odredba članka 43 (1) (b) Direktive 2014/23/EU. Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji (SL L 94, 28. 3. 2014.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2014/23/EU).

Obzirom da postojeći Ugovor o koncesiji nije predvidio uvjete i rokove izgradnje Faze 2B1, te obzirom da postojeće tarife i Financijski doprinosi nisu omogućavali nadoknadu za radove Faze 2B1 jer troškovi izgradnje Faze 2B1 nisu uzeti u obzir u dosadašnjem Mehanizmu financijskog doprinosa, došlo je do potrebe sklapanja ugovora o izmjenama i dopunama postojećeg Ugovora o koncesiji. Naime, očekuje se da će izgradnja Faze 2B1 dovesti do niza ključnih koristi za građane i korisnike Autoceste uključujući: povećanje razine sigurnosti ove dionice Autoceste, smanjenje zagušenja, skraćenje vremena putovanja Autocestom, unapređenje zaštite okoliša, nadogradnju sveobuhvatne Transeuropske prometne mreže ("TEN-T"), čime se primjereno povezuje Istra s ostatkom Republike Hrvatske, poboljšava gospodarska i socijalna kohezija te se ostvaruju znatne gospodarske koristi.

Određivanje dodatnog (drugog) koncesionara za obavljanje djelatnosti koja bi kao predmet koncesije imala samo Fazu 2B1 prouzročilo bi značajne poteškoće i znatno povećanje troškova za davatelja koncesije te isto nije moguće zbog gospodarskih odnosno tehničkih razloga. Naime, određivanje dodatnog (drugog) koncesionara za obavljanje djelatnosti koja bi kao predmet koncesije imala samo Fazu 2B1, a koji bi obavljao svoju djelatnost paralelno s postojećim Koncesionarom za ostale, već izgrađene segmente autoceste, nije izvedivo jer cestarinu nije moguće naplaćivati odvojeno za postojećeg Koncesionara i za novog koncesionara, novi koncesionar za potrebe financiranja izgradnje Faze 2B1 ne bi mogao koristiti cestarine naplaćene od strane postojećeg Koncesionara za korištenje drugih dijelova Autoceste te bi kao jedini mogući izvor sredstava za financiranje izgradnje Faze 2B1 preostalo financiranje od strane davatelja koncesije, iz tehničkih razloga nije moguće podijeliti odgovornosti i zaduženja između postojećeg Koncesionara i novog koncesionara, za upravljanje i održavanje postojećih sekcija Autoceste odnosno sekcija obuhvaćenih u Fazi 2B1).

Davatelj koncesije je utvrdio da povećanje vrijednosti koncesije temeljem predloženog Ugovora br. 5 ne prelazi vrijednost od 50% vrijednosti u odnosu na postojeći Ugovor o koncesiji.

Opća uprava za tržišno natjecanje Europske Komisije (*Directorate-General (DG) for Competition*) je u svojem mišljenju od dana 14. lipnja 2018. potvrdila da Ugovor br. 5 ispunjava uvjete iz članka 43 (1) (b) Direktive 2014/23/EU.

S obzirom da je odredbama članka 62. stavak (5) točka (2) i stavak (8) Zakona o koncesijama preuzet članak 43 (1) (b) Direktive 2014/23/EZ, svi argumenti izneseni u mišljenju Europske Komisije od dana 14. lipnja 2018., temeljem kojih je Opća uprava za tržišno natjecanje Europske Komisije utvrdila da su u konkretnom slučaju ispunjeni uvjeti za primjenu članka 43. (1) (b) Direktive 2014/23/EU na Ugovor br. 5, također su primjenjivi na Ugovor br. 5 i opravdavaju primjenu članka 62. stavak (5) točka (2) i stavak (8) Zakona o koncesijama na konkretan slučaj izmjene postojećeg Ugovora o koncesiji.

U vezi s razvojem Faze 2B1, u Ugovoru br. 5 predviđene su četiri glavne kategorije promjena: produljenje trajanja postojećeg Ugovora o koncesiji, odnosno Koncesije s postojećeg datuma isteka 3. prosinca 2027. do najkasnije 15. lipnja 2034., uz očekivani raniji istek Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji, odnosno Koncesije oko dana 15. ožujka 2033.; dodavanje mehanizma podjele s Koncesionarom rizika cestarina već postojećem Mehanizmu financijskog doprinosa, a čime se ukupni rizik uravnotežuje u korist Republike Hrvatske; dodatne promjene u Mehanizmu financijskog doprinosa u korist Republike Hrvatske; i ostale razne promjene postojećeg Ugovora o koncesiji, ponovno s ciljem postizanja dodatnog uravnoteženja rizika Koncesije u korist Republike Hrvatske.

2B1 faza predstavlja investiciju kroz dopunu na puni profil dionice Pazin-Učka (28 km) putem izgradnje drugog kolnika s dva vozna traka (širine 3.5 m) te zaustavnog traka (širine 2.5 m). Procijenjena vrijednost investicije faze 2B1 iznosi cca 1,2 milijarde kuna i podrazumijeva veliki broj objekata (nadvožnjaka i vijadukta) te odmorište Rebri neophodno zbog sigurnosnih razloga budući da nema odmorišta od Tunela Učka do Vodnjana. Dionica Pazin-tunel Učka (faza 2B1) prilično je zahtjevna jer je potrebno izgraditi 31 objekt ukupne duljine 2.510 metara. Zona prolazi kroz geološko osjetljivo područje na kojem su predviđena kompleksna rješenja stabilizacije terena, a zemljanim radovima bit će obuhvaćeno više od 1.000.000 m³ materijala. Radovi na dionici trebali bi trajati 3 godine tijekom kojih će bit angažirano oko 1000 radnika te gotovo stotinjak strojeva. Po završetku koncesije investicija u dopunu dionice Pazin-Učka ostaje u Vlasništvu RH te se očekuje da će ulaganje u fazu 2B1 utjecati na rast BDP-a za 0,5%.

Faza 2B1 predstavlja značajan impuls ulaganja u gospodarstvo. Oko 95% radova izvode hrvatske državne i lokalne građevinske kompanije kao podizvođači. Investicija će omogućiti dodatnih 1000 zaposlenih u razdoblju građenja i dodatnih 10 zaposlenih u razdoblju održavanja.

Očekivani pozitivni utjecaj na porez na dohodak iznositi će 83,6 milijuna kuna za vrijeme građenja, dodatnih 60,8 milijuna kuna za poreze te 44 milijuna kuna za doprinose za vrijeme održavanja u razdoblju u kojem se produljuje koncesija, što sve predstavlja dodatnih 144,4 milijuna kuna za poreze na dohodak te 44 milijuna kuna za doprinose ili sveukupno 188,4 milijuna kuna uslijed faze 2B1.

Očekuje se da će Faza 2B1 pozitivno utjecati na plaćanje PDV-a, to jest 455,3 milijuna kuna

zbog produžetka koncesije te dodatnih 173,7 milijuna kuna zbog PDV-a na cestarinu koja će se prikupljati na novoj dionici faze 2B1, što sveukupno predstavlja 629 milijuna kuna dodatnog PDV-a na cestarinu zbog ulaganja u fazu 2B1.

S fazom 2B1 očekuje se da će Bina Istra također uplatiti dodatnih 10,4 milijuna kuna za porez na dobit dok će Izvođač te podizvođači također platiti u državni proračun porez na dobit.

Na temelju postojećeg ugovora o koncesiji Koncesionar ne plaća Koncedentu koncesijsku naknadu do kraja koncesije iz razloga što temeljem projekcija ne postoje pozitivni novčani tokovi za isplatu koncesijske naknade dok je procijenjeni iznos koncesijske naknade s fazom 2B1 kojeg Koncesionar plaća Koncedentu na temelju novog ugovora o koncesiji 934,9 milijuna kuna do kraja koncesije. Procijenjena plaćanja od strane Koncedenta Koncesionaru na temelju postojećeg ugovora koncesiji iznose 3.673,3 milijuna kuna do kraja koncesije dok procijenjena plaćanja od strane Koncedenta Koncesionaru na temelju novog ugovora o koncesiji iznose 4.659,9 milijuna kuna do kraja koncesije, što u konačnici daje nepovoljniji procijenjeni neto utjecaj na državni proračun za Koncedenta u iznosu od 51,7 milijuna kuna do kraja koncesije s fazom 2B1 u odnosu na sadašnju situaciju, dakle bez Faze 2B1 ukoliko se ne uzmu u obzir plaćanja poreza Koncesionara u proračun RH. No pored tog utjecaja na državni proračun izgradnja faze 2B1 od 1.237,5 milijuna kuna od strane Koncesionara, povećati će prihode od cestarina te će isti s osnova poreza povećati prihode proračuna RH za 827,8 milijuna kuna sa fazom 2B1 u odnosu na stanje da se ista ne ugovori. Ukupno gledajući izgradnjom faze 2B1 s uplatom poreza od strane Koncesionara, RH ima pozitivna financijski učinak od 776,1 milijuna kuna. Dodatno Koncedentu ostaje po isteku trajanja koncesije, odnosno u polovici eksploatacijskog vijeka, pored postojećih do sada izgrađenih dionica Istarskog ipsilona od strane Koncesionara u iznosu troška izgradnje od 4.500 milijuna kuna, što sveukupno predstavlja iznos troška izgradnje dionica Istarskog ipsilona od strane Koncesionara od 5.737,5 milijuna kuna koje u potpunosti ostaju Koncedentu na kraju koncesije.

S izmjenama i dopunama br. 5 Ugovora o Koncesiji očekuje se da će Koncesionar platiti u državni proračun 934 milijuna kuna na ime koncesijske naknade koja potpuno ide Koncedentu nakon što se 2027 g. vrate krediti iz prethodnih faza i kada sva dostupna gotovina Koncesionara uplaćuje se Koncedentu, osim maksimalnih 1,8 milijuna kuna godišnje Koncesionaru, u produženom roku koncesije što nije bio slučaj u prethodnom Ugovoru o koncesiji gdje je postojala podjela 70% za Koncedenta i 30% za Koncesionara koja će uglavnom pokriti dodatnu potporu za fazu 2B1. Također se smanjuju subvencije Koncedenta za 117,5 milijuna kuna za vrijeme građenja faze 2B1 u iščekivanju dodatnih prihoda od cestarina faze 2B1 koje će omogućiti lakšu otplatu kredita Koncesionara do isteka koncesije.

Pored važnog aspekta sigurnosti (zadnjih godina prosječno 3 poginulih godišnje na dionici faze 2B1), puštanjem u promet istočnog kraka Istarskog ipsilona u punom profilu autoceste, zahvaljujući kraćem vremenu putovanja, očekuje se povećanje turista. Ulaganje u infrastrukturu istarskog ipsilona doprinijelo je povećanju prihoda od turističkog sektora za 5,7 milijardi kuna u posljednjih 5 godina budući da preko 90% turista u Istru dolazi autom koristeći Istarski Ipsilon.

Sukladno odredbama članka 64. Zakona o koncesijama, Republika Hrvatska je, djelujući putem Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, u svojstvu davatelja koncesije, prije donošenja ove Odluke u odnosu na Ugovor br. 5 ishodila očitovanje Ministarstva financija te

mišljenja ostalih nadležnih središnjih tijela državne uprave iz područja davanja koncesije, kao i nadležnog državnog odvjetništva.

Republika Hrvatska pokrenula je dana 23. ožujka 2018. postupak prijave državne potpore pod brojem SA.48472 pred Europskom Komisijom te je nakon provedenog postupka, Europska Komisija zaključila da se Ugovorom br. 5 radi provedbe Faze 2B1 Projekta potiče rast i aktiviraju ulaganja, uz ograničen utjecaj na korisnike autoceste, u skladu s pravilima EU-a o državnim potporama i javnoj nabavi te da je produljenje koncesije razmjerno iznosu potrebnom za financiranje radova koji su nužni za razvoj i izgradnju Faze 2B1. Odluka Vlade o Ugovoru br. 5 i sklapanje Ugovora br. 5, kao i Izravnog ugovora o financijskom doprinosu i Tripartitnog ugovora omogućit će Koncesionaru financiranje, građenje, upravljanje i održavanje faze 2B1.

Sukladno članku 56. Zakona o koncesijama, a u svrhu omogućavanja financiranja građenja Faze 2B1, ovom Odlukom Vlada je odobrila i sklapanje Izravnog ugovora o financijskom doprinosu koji je Prilog 20 Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji i Tripartitnog ugovora koji je Prilog 21 Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji.