

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Zagreb, 8. listopada 2020.

|  |  |
| --- | --- |
| **PREDLAGATELJ:** | Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture |

|  |  |
| --- | --- |
| **PREDMET:** | Prijedlog odluke o izmjenama i dopunama br. 6 Ugovora o koncesiji za financiranje, građenje, upravljanje i održavanje „Jadranske autoceste“ – dionica: Dragonja – Pula i Kanfanar – Pazin – Matulji |

Banski dvori | Trg Sv. Marka 2 | 10000 Zagreb | tel. 01 4569 222 | vlada.gov.hr

**Prijedlog**

Na temelju članka 31. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 150/11, 119/14, 93/16, 116/18), a u vezi s člankom 78. Zakona o cestama (Narodne novine, br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ donijela

**O D L U K U**

**o izmjenama i dopunama br. 6 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. 6 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., 25. kolovoza 2008. i 5. listopada 2018. (dalje u tekstu: Ugovor br. 6) koji je dostavilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture aktom KLASE: 400-02/20-01/62, URBROJA: 530-06-2-1-20-23 od 28. rujna 2020.

**II.**

Trajanje koncesije se mijenja i Izmijenjen i dopunjen i konsolidiran Ugovor o koncesiji, odnosno koncesija ističe najkasnije 18 mjeseci nakon planiranog datuma otplate duga, odnosno ističe najkasnije 15. lipnja 2039.

U slučaju ako Koncesionar u cijelosti ispuni sve svoje obveze prema Financijskim dokumentima na planirani datum otplate duga, odnosno 15. prosinca 2037. 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. 6, kao i sve druge ugovore predviđene Ugovorom br. 6 ili potrebne za izvršavanje Ugovora br. 6, 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. 6 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, 2020. godine

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 je izmijenjen i dopunjen pet puta od njegova sklapanja, i to 18. rujna 1997., 27. kolovoza 1999., 25. veljače 2003., 25. kolovoza 2008. i 5. listopada 2018. godine.

Ova Odluka odnosi se na predložene izmjene i dopune br. 6 Ugovora o koncesiji radi provedbe Pod-Faze 2B2-1 Projekta. Pod-Faza 2B2-1 načelno se sastoji od izgradnje drugog kolničkog traka (još jednog traka u svakom smjeru) od čvora Vranja do tunela Učka / Portala Kvarner, dionice duge 8 km na sjeveroistočnoj strani autoceste, koja uključuje izgradnju 5,63 km dugačke druge cijevi tunela Učka s opremom i poprečnim vezama te izgradnju novog odmorišta na kvarnerskoj strani tunela Učka. Radovi će uključivati i: izgradnju novog čvorišta Vranja, izgradnju novog podvožnjaka, izgradnju dva nova nadvožnjaka, izgradnju prometne poveznice iznad portala obje cijevi tunela Učka na istarskoj strani, izgradnju tri nova cestarinska prolaza te izgradnju nove zgrade za vatrogasnu postrojbu na postojećoj platformi s istarske strane tunela Učka.

Pravni temelj za sklapanje Ugovora br. 6 bez pokretanja novog postupka davanja koncesije predstavlja članak 62. stavak (5) točka (2) i stavak (8) Zakona o koncesijama („Narodne novine“, broj: 69/17; dalje u tekstu: Zakon 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 Pod-Faze 2B2-1, te obzirom da postojeće tarife i Financijski doprinos nisu omogućavali nadoknadu za radove Pod-Faze 2B2-1 jer troškovi izgradnje Pod-Faze 2B2-1 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 Pod-Faze 2B2-1 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 Pod-Fazu 2B2-1 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 Pod-Fazu 2B2-1, 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 Pod-Faze 2B2-1 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 Pod-Faze 2B2-1 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 Pod-Fazi 2B2-1).

Davatelj koncesije je utvrdio da povećanje vrijednosti koncesije temeljem predloženog Ugovora br. 6 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 svojoj odluci od 7. kolovoza 2020. godine potvrdila da Ugovor br. 6 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 odluci Europske komisije od 7. kolovoza 2020., 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. 6, također su primjenjivi na Ugovor br. 6 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 predloženog Ugovora br. 6, nema većih izmjena, osim produžetka roka koncesije i detaljnijeg definiranja Pod-Faze 2B2-1, budući da je najveći dio izmjena napravljen u Ugovoru br. 5 iz 2018. godine kada se je ukupni rizik uravnotežio u korist Republike Hrvatske.

U pogledu razvoja Pod-faze 2B2-1 namjerava se produljiti trajanje koncesije za razdoblje od pet godina. Naime, koncesija će biti produljena od trenutačnog formalnog završnog datuma 15. lipnja 2034. do formalnog završnog datuma 15. lipnja 2039., uz očekivani raniji istek Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji, odnosno Koncesije oko dana 15. ožujka 2038. ukoliko se kreditne obveze Koncesionara otplate do 15. prosinca 2037. Razlog za produljenje je u suštini dvojak: (i) da bi se omogućila dulja amortizacija duga i dostatno financiranje otplate duga za radove na izgradnji iz prihoda od cestarine; te (ii) da bi se uskladila duljina koncesije s rokom dospijeća dugoročnog duga kojim se financiraju radovi na izgradnji.

Razdoblje produljenja od pet godina jednake je duljine kao prethodno produljenje koje je Vlada odobrila odlukom 13. rujna 2018. (Klasa: 022-03/18-04/254; Urbroj: 50301-27/20-18-2) u vezi s radovima iz ranije Faze 2B1, i to usprkos činjenici da su troškovi radova u okviru Pod- faze 2B2-1 veći.

Procijenjena vrijednost investicije Pod-Faze 2B2-1 iznosi cca 1,5 milijardi kuna te je ista prilično zahtjevna jer zona radova prolazi kroz geološki osjetljivo područje na kojem su predviđena kompleksna rješenja stabilizacije terena. Radovi na dionici trebali bi trajati 3 i pol godine tijekom kojih će biti angažirano u prosjeku oko 500 radnika te gotovo stotinjak građevinskih strojeva od kojih 10 specijaliziranih bušilica za probijanje druge cijevi tunela Učka istovremeno s kvarnerske i istarske strane. Po završetku koncesije investicija ostaje u vlasništvu Republike Hrvatske te se očekuje da će ulaganje u Pod-Fazu 2B2-1 utjecati na rast BDP-a za 0,5%.

Pod-Faza 2B2-1 predstavljat će značajan impuls  ulaganja u gospodarstvo. Oko 95% radova izvodit će hrvatske građevinske kompanije kao podizvođači. Investicija će omogućiti dodatnih, u prosjeku, 500 zaposlenih (u vršnim periodima i do 700) u razdoblju građenja te dodatnih 20 zaposlenih u razdoblju održavanja.

Očekivani pozitivni utjecaj na porez na dohodak i prirez istome, te ostala davanja na plaću iznosit će 58,3 milijuna kuna za vrijeme građenja, te dodatnih 59,2 milijuna kuna za ista davanja za vrijeme održavanja u razdoblju u kojem se produljuje koncesija, što sve predstavlja sveukupno 117,5 milijuna kuna dodatnih prihoda državnoj i lokalnoj razini uslijed realizacije Pod-Faze 2B2-1.

Očekuje se da će Pod-Faza 2B2-1 pozitivno utjecati na plaćanje PDV-a, to jest 641,1 milijuna kuna zbog produžetka koncesije te dodatnih 39,5 milijuna kuna zbog PDV-a na cestarinu koja će se prikupljati na novoj dionici Pod-Faze 2B2-1, što sveukupno predstavlja 680,6 milijuna kuna dodatnog PDV-a na cestarinu zbog ulaganja u Pod-Fazu 2B2-1.

Procijenjena plaćanja od strane Koncedenta Koncesionaru na temelju postojećeg ugovora o koncesiji iznose 4.149,9 milijuna kuna do kraja koncesije dok procijenjena plaćanja od strane Koncedenta Koncesionaru na temelju novog ugovora o koncesiji iznose 3.717,9 milijuna kuna do kraja koncesije, što u konačnici daje povoljniji procijenjeni utjecaj na državni proračun za Koncedenta u iznosu od 432,1 milijuna kuna u vidu nižih izdvajanja do kraja koncesije s Pod-Fazom 2B2-1 u odnosu na sadašnju situaciju, dakle bez Pod-Faze 2B2-1.

Pored spomenutog utjecaja na državni proračun, izgradnja Pod-faze 2B2-1 vrijednosti 1.500,0 milijuna kuna od strane Koncesionara, generirat će dodatne prihode od cestarina te će isti, s osnova poreza i ostalih davanja vezanih uz realizaciju Pod-Faze 2B2-1, povećati prihode proračuna Republike Hrvatske za 798,1 milijuna kuna u odnosu na stanje da se ista ne ugovori.

Mehanizam koncesijske naknade ostaje nepromijenjen. Ukupno gledajući, izgradnjom Pod-faze 2B2-1 i s uplatom pripadajućih poreza i ostalih davanja te nakon obračuna koncesijske naknade, Republika Hrvatska će imati pozitivan ukupan neto financijski učinak od 390,3 milijuna kuna. Dodatno, po isteku trajanja koncesije, odnosno u polovici eksploatacijskog vijeka, Koncedentu u potpunosti ostaju, pored postojećih do sada izgrađenih dionica Istarskog ipsilona od strane Koncesionara u iznosu troška izgradnje od 5.700 milijuna kuna, i nova dionica od 1.500,00 milijuna kuna što sveukupno predstavlja iznos troška izgradnje dionica Istarskog ipsilona od strane Koncesionara od 7.200,0 milijuna kuna.

Pored važnog aspekta sigurnosti i postizanja usklađenosti tunela Učka s Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži (SL L167/39, 30.04.2004.), a osobito sa zahtjevima koji se odnose na izgradnju tunela s dvije cijevi te poprečnih prolaza između tunelskih cijevi koji će se koristiti kao izlazi u slučaju opasnosti te druge cijevi za potrebe odvoda, puštanjem u promet Pod-faze 2B2-1, zahvaljujući kraćem vremenu i većoj udobnosti putovanja, očekuje se povećanje broja korisnika infrastrukture i turista. Ulaganje u infrastrukturu Istarskog ipsilona doprinijelo je povećanju prihoda od turističkog sektora za više od 7 milijardi kuna u posljednjih 7 godina budući da preko 90% turista u Istru dolazi automobilom 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. 6 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 30. lipnja 2020. postupak prijave državne potpore pod brojem SA.56832 (2020/N) pred Europskom Komisijom te je nakon provedenog postupka, Europska Komisija zaključila da se Ugovorom br. 6 radi provedbe Pod-Faze 2B2-1 Projekta potiče rast i aktiviraju ulaganja, uz ograničen utjecaj na korisnike autoceste, u skladu s pravilima Europske unije o državnim potporama i javnoj nabavi te da je produljenje koncesije razmjerno iznosu potrebnom za financiranje radova koji su nužni za razvoj i izgradnju Pod-Faze 2B2-1. Odluka Vlade Republike Hrvatske o Ugovoru br. 6 i sklapanje Ugovora br. 6, kao i Izravnog ugovora o financijskom doprinosu i Tripartitnog ugovora omogućit će Koncesionaru financiranje, građenje, upravljanje i održavanje Pod-Faze 2B2-1.

Sukladno članku 56. Zakona o koncesijama, a u svrhu omogućavanja financiranja građenja Pod-Faze 2B2-1, ovom Odlukom Vlada Republike Hrvatske odobrila je 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.