

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Zagreb, 13. travnja 2023.

|  |  |
| --- | --- |
| **Predlagatelj:** | Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture |
| **Predmet:** | Prijedlog Odluke o izmjenama i dopunama br. 7 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 209 | 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 i 80/22), a u vezi članka 78. Zakona o cestama (»Narodne novine«, br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 110/19, 144/21 i 114/22), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2023. godine donijela

**O D L U K U**

**o izmjenama i dopunama br. 7 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. 7 Ugovora o koncesiji za financiranje, građenje, upravljanje i održavanje „Jadranske autoceste“ – dionica Dragonja - Pula i Kanfanar - Pazin - Matulji sklopljenog 25. rujna 1995. godine i izmijenjenog i dopunjenog 18. rujna 1997. godine, 27. kolovoza 1999. godine, 25. veljače 2003. godine, 25. kolovoza 2008. godine, 5. listopada 2018. godine i 4.studenog 2020. godine (dalje u tekstu: Ugovor br. 7) koji je dostavilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture aktom KLASE: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, URBROJA: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ od \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2023. godine.

**II.**

Trajanje koncesije se mijenja i Izmijenjen i dopunjen i konsolidiran Ugovor o koncesiji, odnosno koncesija ističe najkasnije 12 mjeseci nakon planiranog datuma otplate duga, odnosno ističe najkasnije dana 15. prosinca 2041. godine.

U slučaju ako Koncesionar u cijelosti ispuni sve svoje obveze prema Financijskim dokumentima na planirani datum otplate duga, odnosno dana 15. prosinca 2040. 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. 7, kao i sve druge ugovore predviđene Ugovorom br. 7 ili potrebne za izvršavanje Ugovora br. 7, 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. 7 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, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2023. godine

P R E D S J E D N I K

**mr. sc. Andrej Plenković, v. r.**

**O B R A Z L O Ž E NJ E**

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 šest puta od njegova sklapanja, i to 18. rujna 1997. godine, 27. kolovoza 1999. godine, 25. veljače 2003. godine, 25. kolovoza 2008. godine, 5. listopada 2018. godine i 4. studenog 2020. godine.

 Ova Odluka odnosi se na predložene izmjene i dopune br. 7 Ugovora o koncesiji radi provedbe Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 Projekta. Podfaza 2B2-2 sastoji se od dopune na puni profil (izgradnja drugog kolnika) na dionici Tunel - Učka - Matulji koja je dio autoceste A8 Kanfanar - Pazin - Lupoglav - Matulji. Predviđeno je da se i postojeća brza cesta na određenim dijelovima rekonstruira kako bi se poboljšali projektni elementi te je obuhvaćena zaštita od buke kako za novi tako i za postojeći kolnik. Ukupna duljina dionice je 10,30 kilometara te se sastoji od 6 pod-dionica: 2B2-2-1 - Dio A - Proširenje odmorišta Kvarner, 2B2-2-1 - Dio B - izgradnja 2 dodatne kolničke trake između završetka Podfaze 2B2-1 (drugi kolnički trak od čvora Vranja do tunela Učka/Portala Kvarner uključujući i drugu cijev tunela Učka čija gradnja je u tijeku) i početka faze 2B2-2 (1,3 km), 2B2-2-2 Odmorište Kvarner - Veprinac (2,8 km), 2B2-2-3 Veprinac - Anđeli (3,5 km), 2B2-2-4 Anđeli - Frančići (1,6 km) i 2B2-2-5 Frančići - Matulji (1,2 km). Podfaza 2B2-3 sastoji se od pod-dionice 2B2-3-1 odnosno dupliranja mosta Mirna (duljine 1.354 m) te pod-dionice 2B2-3-2 tj. dupliranja vijadukta Limska Draga (duljine 552 m) na zapadnom kraku Istarskog Ipsilona, dionici autoceste A9 Umag - Pula.

Pravni temelj za sklapanje Ugovora br. 7 bez pokretanja novog postupka davanja koncesije predstavlja članak 62. stavak (5) točka (2) i stavak (9) Zakona o koncesijama (»Narodne novine«, br. 69/17 i 107/20 - 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 Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3, te obzirom da postojeće tarife i Financijski doprinos nisu omogućavali nadoknadu za radove Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 jer troškovi izgradnje Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 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 Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 dovesti do niza ključnih koristi za građane i korisnike Autoceste uključujući: povećanje razine sigurnosti ovih dionica Autoceste, smanjenje zagušenja, skraćivanje vremena putovanja, unaprjeđenje 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 Podfazu 2B2-2 i Podfazu 2B2-3 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 Podfazu 2B2-2 i Podfazu 2B2-3, 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 Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 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 Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 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 Podfazi 2B2-2 i Podfazi 2B2-3).

Davatelj koncesije je utvrdio da povećanje vrijednosti koncesije temeljem predloženog Ugovora br. 7 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 dana 03. veljače 2023. godine potvrdila da Ugovor br. 7 ispunjava uvjete iz članka 43 (1) (b) Direktive 2014/23/EU.

S obzirom da je odredbama članka 62. stavak (5) točka (2) i stavak (9) Zakona o koncesijama preuzet članak 43 (1) (b) Direktive 2014/23/EZ, svi argumenti izneseni u odluci Europske komisije od dana 03. veljače 2023. godine, 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. 7, također su primjenjivi na Ugovor br. 7 i opravdavaju primjenu članka 62. stavak (5) točka (2) i stavak (9) Zakona o koncesijama na konkretan slučaj izmjene postojećeg Ugovora o koncesiji.

U vezi predloženog Ugovora br. 7, nema većih izmjena, osim produžetka roka koncesije i detaljnijeg definiranja Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3, 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 Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 namjerava se produljiti trajanje koncesije formalno za razdoblje od dvije i pol godine, no efektivno za tri godine. Naime, koncesija će biti produljena od trenutačnog formalnog završnog datuma 15. lipnja 2039. godine do formalnog završnog datuma 15. prosinca 2041. godine, uz očekivani raniji istek Izmijenjenog i dopunjenog i konsolidiranog Ugovora o koncesiji, odnosno Koncesije oko dana 15. ožujka 2041. godine ukoliko se kreditne obveze Koncesionara otplate do 15. prosinca 2040. godine. Prema inicijalnom ugovoru o koncesiji predviđen je istek koncesije koncem 2041. godine tako da se ovim produženjem ostaje unutar inicijalnog roka dodjele koncesije. 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.

Efektivno razdoblje produljenja od tri godine kraće je nego prethodno produljenje koje je Vlada odobrila odlukom 8. listopada 2020. godine (Klasa: 022-03/20-04/364; Urbroj: 50301-05/20-20-2) u vezi s radovima iz ranije Podfaze 2B2-1, a to usprkos činjenici da su troškovi radova u okviru Podfaze 2B2-2 i 2B2-3 veći.

Procijenjena vrijednost investicije Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 iznosi 199 milijuna EUR-a (vrijednost 31. prosinac 2022. godine) uvećano za 14 milijuna eura za ostale građevinske radove Pod-faze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 te je ista prilično zahtjevna jer zona radova Podfaze 2B2-2 prolazi dijelom kroz brdsko područje s visokim kamenim usjecima na kojem su predviđena kompleksna rješenja zaštite pokosa usjeka te dijelom kroz naseljeno područje zaleđa Opatije u kojem su, zbog ograničavanja utjecaja zahvata na okolne stambene objekte, predviđeni strmi pokosi uz opsežnu geotehničku zaštitu, dok objekt Podfaze 2B2-3 - drugi objekt mosta Mirna koji premošćuje dolinu Mirne u kojoj su aluvijalni nanosi duboki i do 70 m zahtijeva izvođenje tehnički i vremenski zahtjevnog temeljenja na pilotima. Nadalje, izgradnja ove dvije podfaze odvijat će se neposredno uz postojeći kolnik uz posebnu regulaciju prometa radi sigurnosti prometa te sigurnosti gradilišta. Radovi na predmetnim podfazama trebali bi trajati nešto duže od tri godine tijekom kojih će biti angažirano u prosjeku oko 500 radnika te gotovo stotinjak građevinskih strojeva. Po završetku koncesije investicija ostaje u vlasništvu Republike Hrvatske te se očekuje da će ulaganje u Podfazu 2B2-2 i Podfazu 2B2-3 utjecati na rast BDP-a za 0,53%.

Podfaza 2B2-2 i Podfaza 2B2-3 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 5 zaposlenih u razdoblju održavanja.

Očekivani pozitivni utjecaj na porez na dohodak i prirez istome, te ostala davanja na plaću iznosit će 7,71 milijuna EUR-a za vrijeme građenja, te dodatnih 4,45 milijuna EUR-a za ista davanja za vrijeme održavanja u razdoblju u kojem se produljuje koncesija, što sve predstavlja sveukupno 12,16 milijuna EUR-a dodatnih prihoda državnoj i lokalnoj razini uslijed realizacije Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3.

Očekuje se da će Podfaza 2B2-2 i Podfaza 2B2-3 pozitivno utjecati na plaćanje PDV-a, to jest 58,97 milijuna EUR-a zbog produžetka koncesije te dodatnih 4,43 milijuna EUR-a zbog PDV-a na cestarinu koja će se prikupljati na novoj dionici Podfaze 2B2-2, što sveukupno predstavlja 63,40 milijuna EUR-a dodatnog PDV-a na cestarinu zbog ulaganja u Podfazu 2B2-2.

Procijenjena plaćanja od strane Koncedenta Koncesionaru na temelju postojećeg ugovora koncesiji iznose 463.6 milijuna EUR-a do kraja koncesije dok procijenjena plaćanja od strane Koncedenta Koncesionaru na temelju novog ugovora o koncesiji iznose 551.4 milijuna EUR-a do kraja koncesije.

Pored spomenutog utjecaja na državni proračun, izgradnja Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 u vrijednosti od 199 milijuna eura (vrijednost 31. prosinac 2022. godine) uvećano za 14 milijuna eura za ostale građevinske radove Pod-faze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 od strane Koncesionara, generirat će dodatne prihode od cestarina te će isti, s osnova poreza i ostalih davanja vezanih uz realizaciju Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3, povećati prihode proračuna Republike Hrvatske za 75,56 milijuna EUR-a u odnosu na stanje da se iste ne ugovore.

Mehanizam koncesijske naknade ostaje nepromijenjen. Ukupno gledajući, izgradnjom Pod-faze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 i s uplatom pripadajućih poreza i ostalih davanja te nakon obračuna koncesijske naknade, Republika Hrvatska će imati negativan ukupan neto financijski učinak od 20,24 milijuna EUR-a obzirom da je u odnosu na Podfazu 2B2-1 produljenje koncesije sada dvije godine kraće i zbog toga će se generirati manje prihoda od cestarina i uplata PDV-a i drugih davanja u Državni proračun.

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 955,60 milijuna EUR-a i nova dionica od 199 milijuna eura (vrijednost 31. prosinca 2022. godine) uvećano za 14 milijuna eura za ostale građevinske radove Pod-faze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 milijuna EUR-a što sveukupno predstavlja iznos troška izgradnje dionica Istarskog ipsilona od strane Koncesionara od 1.168,6 milijuna EUR-a.

Puštanjem u promet Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3, 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 1,2 milijardi eura u posljednjih 9 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. 7 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 11. studenog 2022. godine postupak prijave državne potpore pod brojem SA. 103361 (2022/N) pred Europskom Komisijom te je nakon provedenog postupka, Europska Komisija zaključila da se Ugovorom br. 7 radi provedbe Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3 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 Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3. Odluka Vlade o Ugovoru br. 7 i sklapanje Ugovora br. 7, kao i Izravnog ugovora o financijskom doprinosu i Tripartitnog ugovora omogućit će Koncesionaru financiranje, građenje, upravljanje i održavanje Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3.

Sukladno članku 56. Zakona o koncesijama, a u svrhu omogućavanja financiranja građenja Podfaze 2B2-2 i Podfaze 2B2-3, 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.