О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у одредби члана 99. став 1. тачка 4. Устава Републике Србије, којом је прописано да Народна скупштина потврђује међународне уговоре кад је законом предвиђена обавеза њиховог потврђивања.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ПОТВРЂИВАЊЕ УГОВОРА

Разлози за потврђивањe Уговора о зајму (Железнички коридор X у Србији – деоница од Београда до Ниша) између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој, потписаног 15. децембра 2022. године (у даљем тексту: Уговор о зајму), садржани су у чињеници да је Европска банка за обнову и развој одобрила зајам од 550.000.000 евра Републици Србији, као зајмопримцу.

Према одредби члана 5. став 2. Закона о јавном дугу („Службени гласник РС”, бр. 61/05, 107/09, 78/11, 68/15, 95/18, 91/19 и 149/20) Народна скупштина, између осталог, одлучује о задуживању Републике Србије путем узимања дугорочних кредита.

Такође, Народна скупштина потврђује Уговор о зајму, као међународни уговор, у складу са одредбама члана 14. став 1. Закона о закључивању и извршавању међународних уговора („Службени гласник РС”, број 32/13).

Законом о буџету Републике Србије за 2022. годину („Службени гласник РС”, бр. 110/21 и 125/22) и Законом о буџету Републике Србије за 2023. годину („Службени гласник РС”, број 138/22) у члану 3. одобрено је задуживање код Европске банке за обнову и развој (у даљем тексту: Банка) за реконструкцију деонице пруге на прузи Београд Центар-Распутница „Г”-Раковица-Младеновац-Лапово-Ниш, који се односи на Уговор о зајму (Железнички коридор X у Србији – деоница од Београда до Ниша), у износу до 550.000.000 евра.

Саобраћај је од виталног значаја за економски развој Србије. Држава се налази на главним транспортним правцима који повезују западну и централну Европу са југоисточном Европом, Турском и Блиским истоком. Њен стратешки географски положај је од великог значаја за формирање саобраћајних токова у региону.

Железничка пруга Београд – Ниш је окосница и најдужа деоница главних железничких коридора у Србији. Она је део SEETO Коридора X и индикативног проширења паневропске TEN-T железничке мреже на Западном Балкану. Одржива транспортна повезаност је камен темељац економске и друштвене интеграције Западног Балкана са ЕУ.

Укупна дужина железничке мреже у Србији је 3.333 km. Постојећа железничка пруга Београд Центар – Младеновац – Ниш – Прешево – Државна граница (Табановце) је главна електрифицирана двоколосечна пруга у земљи укупне дужине 397 km. Једини изузетак је деоница Сталаћ – Ђунис која остаје једноколосечна.

Након година недовољног улагања, садашње стање железничке инфраструктуре није задовољавајуће и ниже је од стандарда ЕУ, са значајно ограниченом оперативном брзином и технолошки застарелом електричном опремом.

Брзине у реду вожње су мање од пројектованих, уз бројна смањења, односно уведена је „лагана вожњаˮ на појединим деоницама. Комерцијална брзина путничких возова је у просеку око 50 km/h.

Посебан безбедносни проблем представља велики број путних прелаза на прузи. Они су веома често без одговарајуће безбедносне опреме и као такви представљају критичне тачке и опасност за учеснике у саобраћају и безбедност железничког и друмског саобраћаја.

Београд представља један од највећих генератора путничких и теретних токова у земљи. Његова локација на друмском и железничком Коридору X, као и Коридору VII (река Дунав) представља основу за развој мултимодалног транспортног чвора.

Преглед главних карактеристика железничке пруге Београд - Ниш приказане су испод:

• Брзина: комерцијална брзина путничких возова је мања од 50 km/h. На више делова железничке пруге уведена је лагана вожња;

• Електрификација: иако је железничка пруга Београд - Ниш у потпуности електрификована, електрична и телекомуникациона опрема је технолошки застарела;

• Чворови: деоница Београд Центар - Ресник је део београдског железничког чвора, док је деоница Трупале - Међурово део нишког железничког чвора;

• Колосеци: од Београда до Велике Плане постоје две једноколосечне пруге, које нису на истом коридору, које се користе као двоколосечна пруга за један део саобраћаја, тј. за правац према Нишу преко Младеновца, и преко Мале Крсне за правац од Ниша;

• Сталаћ - Ђунис: деоница од Сталаћа до Ђуниса тренутно је једноколосечна. Завршен је Идејни пројекат за изградњу нове двоколосечне деонице за брзине до 160 km/h.

Реконструкција и модернизација пруге дефинисани су као приоритет у будућем развоју железничке мреже Србије, као што је дефинисано у Националној стратегији транспорта. То је оправдано великим значајем железничке пруге, као и лошим техничким карактеристикама које утичу на редовни путнички и теретни саобраћај.

Укупна дужина железничке пруге Београд - Ниш је 228 km. Додатних 19 km треба узети у обзир када се рачунају чворови повезаних пруга. Пруга ће бити унапређена како у погледу брзине, тако и у погледу капацитета уских грла, на следећи начин:

* максимална пројектна брзина биће повећана са 120 km/h до распона од 160 до 200 km/h. Неке мање деонице ће имати мање брзине, пре свега у насељеним подручјима.
* изградња додатног колосека по потреби.

У Техничкој студији, која је урађена у мају 2021. године, развијено је пет варијанти реконструкције и модернизације пруге Београд - Ниш које су првобитно разматране. Оне су се фокусирале на развоју двоколошечне пруге кроз Младеновац. Главни циљ Техничке студије је био да се размотре основне варијанте железничке пруге Београд - Ниш, које комбинују деонице различитих ограничења брзине, од 100 km/h до 200 km/h. Брзина у оквиру железничког чвора Београд и у оквиру железничког чвора Ниш је ограничена на 100 km/h у свим варијантама због ограничења у густо насељеним деловима градова и ограничења постојеће инфраструктуре.

Важно је истаћи да обим радова обухвата делове железничког чвора Београд, односно деонице Остружница - Ресник, Београд Центар - Распутница „Г” и Распутница „Г” - Ресник, као и деоницу Трупале - Међурово у нишком железничком чвору.

Банка је Републици Србији Уговором о зајму ставила на располагање зајам у износу од 550.000.000 евра за модернизацију и надоградњу приближно 243,5 km дугe деоницe железничке инфраструктуре Коридора X између Београда и Ниша. Зајам је распоређен у шест транши, од којих ће прва транша бити резервисана од датума ступања на снагу наведеног уговора о зајму, а осталих пет ће бити нерезервисане, односно, Банка ће тражити испуњавање одређених услова како би резервисала средства зајма.

Пројекат који ће Банка финансирати се састоји из два дела.

Део 1 Пројекта се односи на реконструкцију и модернизацију постојеће железничке пруге и изградњу другог колосека пруге Сталаћ Ђунис Лот 2 поддеоница.

Део 2 Пројекта се односи на реконструкција и модернизацију следећих под-делова:

1. Поддеоница Београд Центар - Велика Плана;

2. Поддеоница Велика Плана - Параћин;

3. Поддеоница Параћин - Међурово;

4. Поддеоница железнички чворови Београд и Ниш;

5. Сигнализација и телекомуникације (за све поддеонице укључујући Сталаћ - Ђунис Лот 1 и 2).

Подела зајма Банке у износу од 550.000.000 евра по траншама, предвиђена је на следећи начин:

- Транша 1 у износу до 60 милиона евра за Део 1 Пројекта за финансирање поддеонице Лот 2 Сталаћ-Ђунис;

- Транша 2 у износу до 140 милиона евра за Део 2 Пројекта за финансирање поддеонице Београд Центар-Велика Плана;

- Транша 3 у износу до 85 милиона евра за Део 2 Пројекта за финансирање поддеонице Велика Плана-Параћин;

- Транша 4 у износу до 100 милиона евра за Део 2 Пројекта за финансирање поддеонице Параћин-Међурово;

- Транша 5 у износу до 55 милиона евра за Део 2 Пројекта за финансирање поддеонице железничких чворова Београд и Ниш; и

- Транша 6 у износу до 110 милиона евра за део 2 Пројекта за финансирање уговора о сигнализацији/телекомуникацијама.

Како је реч о обимном пројекту, планирано је да се исти суфинансира средствима зајма Европске инвестиционе банке у износу од 1,1 милијарде евра и бесповратним средствима инвестиционе донације WBIF-а (Western Balkans Investment Framework – Инвестициони оквир за Западни Балкан) у износу од 598 милиона евра.

Наведени пројекат ће спровести Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србијеˮ (у даљем тексту Инфраструктура железнице Србије а.д.), уз финансијску помоћ зајмпопримца (који поступа преко Министарства финансија) и техничку подршку зајмопримца (који поступа преко Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (у даљем тексту: МГСИ).

Сходно наведеном, поред Уговора о зајму, Банка ће потписати и Уговор о пројекту са Републиком Србијом, коју ће у овом уговору представљати МГСИ, као и са Инфраструктуром железнице Србије а.д.

Као и код сваког другог зајма ове банке, Уговор о зајму и Уговор о пројекту ће бити регулисани Стандардним условима пословања Банке.

Закључком Владе 05 Број: 401-10391/2022 од 15. децембра 2022. године, утврђена је Основа за вођење преговора са Банком, одређен састав делегације Републике Србије (представници Министарства финансија, МГСИ-а и Инфраструктуре железнице Србије а.д.) и усвојен Нацрт уговора о зајму.

Према одредбама Стандардних услова пословања од 5. новембра 2021. године, које Банка примењује у својој пословној политици и пракси код одобравања позајмица клијентима, овај зајам је одобрен под следећим финансијским условима:

- зајмопримац: Република Србија;

* износ задужења 550.000.000 евра, подељен у шест транши, прва - резервисана у износу до 60.000.000 евра и осталих пет нерезервисаних, како следи: Транша 2 у износу до 140.000.000 евра, Транша 3 у износу до 85.000.000 евра, Транша 4 у износу до 100.000.000 евра, Транша 5 у износу до 55.000.000 евра и Транша 6 у износу до 110.000.000 евра;
* отплата Транше 1 зајма биће у 22 једнаке (или што је могуће приближно једнаке) полугодишње рате, са првим датумом отплате 20. априла 2027. године, док је последњи датум отплате 20. октобар 2037. године;
* датуми плаћања обавеза (камате, провизија и доспелих рата главнице) су 20. април и 20. октобар сваке године;
* свака транша ће имати рок отплате од 15 година са укљученим периодом почека од четири године;
* период расположивости Транше 1 зајма биће пета годишњица Уговора у зајму, уз могућност његовог продужења путем размене писама између зајмопримца и Банке;
* период расположивости осталих пет нерезервисаних транши зајма биће четири године од Обавештења о резервисању, које издаје Банке на основу испуњених услова од стране зајмопримца, уз могућност његовог продужења путем размене писама између зајмопримца и Банке;
* исплата средстава зајма ће се вршити на основу захтева о повлачењу, чији је минимални износ 3.000.000 евра;
* примена варијабилне каматне стопе једнаке референтној каматној стопи - шестомесечни ЕУРИБОР, увећаној за фиксну маржу од 1%, уз могућност да се каматна стопа фиксира ако се процени да је то повољнија опција са становишта управљања јавним дугом;
* предвиђена могућност превремене отплате, као и отказивања зајма у минималном износу од 1.000.000 евра;
* провизија која се плаћа Банци на неповучени део зајма од 0,5% годишње;
* уписна накнада по стопи од 1% укупног износа зајма плаћа се Банци једнократно из средстава одобреног зајма, прво за Траншу 1, након ступања на снагу наведеног уговора о зајму, и накнадно за нерезервисане транше зајма, након што Банка изда обавештење да је резервисала ту траншу.

Основни циљ модернизације железничке инфраструктуре на Коридору X је олакшавање кретања за путнике и терет кроз Републику Србију. Пројекат обухвата реконструкцију постојећих пруга и изградњу другог колосека на деоницама на којима су изграђене једноколосечне пруге. Овај пројекат је један од државних приоритета у развоју железничке инфраструктуре у Србији, дефинисан у Националној стратегији транспорта и документима за стратешки развој.

Модернизована железничка пруга ће испунити услове дефинисане међународним споразумима (Европски споразум о главним међународним железничким линијама - AGC, Европски споразум о важним међународним линијама комбинованог транспорта и сродним инсталацијама - AGTC, Процес сарадње у југоисточној Европи - SEECP). Реконструисана и модернизована пруга за мешовити путнички и теретни саобраћај ће бити опремљена савременим ERTMS уређајима (ETCS-L2, GSM-R) у складу са техничким спецификацијама за интероперабилност (TSI). У складу са прописима ЕУ, од суштинске је важности да се осигурају мере интероперабилности како би се олакшао прекогранични саобраћај без непотребног кашњења.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Одредбом члана 1. овог закона предвиђа се потврђивање Уговора о зајму (Железнички коридор X у Србији – деоница од Београда до Ниша) између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој, који је потписан 15. децембра 2022. године, у оригиналу на енглеском језику.

Одредба члана 2. овог закона садржи текст Уговора о зајму (Железнички коридор X у Србији – деоница од Београда до Ниша) између Републике Србије и Европске банке за обнову и развој, у оригиналу на енглеском језику и преводу на српски језик.

У одредби члана 3. уређује се ступање на снагу овог закона.

IV. ФИНАНСИЈСКЕ ОБАВЕЗЕ И ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА КОЈА НАСТАЈУ ИЗВРШАВАЊЕМ ЗАКОНА

За спровођење овог закона обезбеђиваће се средства у буџету Републике Србије.