



Svetnice in svetniki

Mestni svet

Številka: 371-783/2022-6- 402101

Datum: 16. 5. 2023

ZADEVA: Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj osnutek - predlog za skrajšani postopek in Test javno-zasebnega partnerstva za izvajanje lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v Mestni občini Kranj

I. OBRAZLOŽITEV OSNUTKA ODLOKA

V okviru gradiva, ki je predmet obravnave, se uvodoma pojasnjuje, da ureditev, kakor se predlaga v predmetnem Odloku o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj (v nadaljevanju tudi: predlog Odloka) konceptualno sledi in ne spreminja načina zagotavljanja predmetne gospodarske javne službe, kakor je v veljavi na podlagi Odloka o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa (Uradni list RS, št. 47/13, 86/16). Iz razloga sprememb zakonodaje na tem področju v od sprejema prejšnjega Odloka ter tehnoloških sprememb, ki so že bile izvedene in se načrtujejo tekom trajanja bodoče koncesije so bile pa potrebne določene prilagoditve Odloka.

1. Ocena stanja

Obstoječe stanje na področju izvajanja linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj temelji na sklenjeni Koncesijski pogodbi za izvajanje gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza na območju MO Kranj z izvajalcem Arriva družba za prevoz potnikov d. o. o., ki je pravni naslednik družbe Alpetour Potovalna agencija, d. d., je Alpetour – potovalna agencija, d. d., Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj. Pogodbene stranki sta jo podpisali 30. 08. 2013 za obdobje 10 let in temelji na Odloku o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, ki ga je sprejel Svet mestne občine Kranj.

Ob upoštevanju izteka relevantnega obdobja veljavnosti Koncesijske pogodbe, ki se izteče 31. avgusta 2023, je Mestna občina Kranj pristopila k izvedbi potrebnih postopkovnih aktivnosti za ureditev nadaljnega izvajanja linijskega mestnega potniškega prometa.

2. Pravne podlage

- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list št. 127/2006),

- Zakon o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, Uradni list Evropske unije, št. 307/15, 307/15, 337/17, 337/17, Uradni list RS, št. 14/18, 69/19 - skl. US, Uradni list Evropske unije, št. 279/19, 279/19, Uradni list RS, št. 49/20 - ZIUZEOP, 80/20 - ZIUOOPE, 152/20 - ZZUOOP, 175/20 - ZIUOPDVE, 15/21 - ZDUOP, 112/21 - ZNUPZ, 206/21 - ZDUPŠOP, 121/21, Uradni list Evropske unije, št. 398/21, 398/21, Uradni list RS, št. 10/22, 74/22 - odl. US, 100/22 - ZNUZSZS, 141/22 - ZNUNBZ, 158/22 - ZNPOVCE, 28/23)
- Zakon o gospodarskih javnih službah (Uradni list št. 32/1993, 30/1998-ZZLPPO, 127/2006-ZJZP in 38/2010-ZUKN, 57/2011),
- Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 27-08 – odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 – odl. US, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 76/16 – odl. US, 11/18 – ZSPDSL-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 - ZIUOOPE),
- Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 105/22 – ZZNŠPP, 18/23 – ZDU-10),
- Odlok o gospodarskih javnih službah – UPB (Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23)
- Statut Mestne občine Kranj (Uradni list RS, 165/2021 – UPB4).

3. Namen in cilji projekta ter obrazložitev vsebine posamičnih dokumentov

Osnovni namen izvedbe projekta in sprejema Odloka je tudi v prihodnje omogočiti potnikom javni mestni linijski prevoz v MO Kranj, kar bo vplivalo na zmanjšanje prometa avtomobilov v mestnem središču ter prebivalcem in obiskovalcem mesta omogočilo hiter in varen prevoz.

Osnovni cilji projekta so: zagotavljanje nemotenega izvajanja lokalne GJS MLPP v MO Kranj, skrb za prometno varnost in nemoten prevoz potnikov, večjo povezljivost, razvoj trajnostne mobilnosti, skrb za čisto okolje, optimizacijo storitev prevozov, zmanjšanje prometnih zastojev in obremenjenosti mestnih središč s prometom, višja življenjska raven in kakovost življenja občanov.

Razširjeni družbeni cilji projekta so: izboljšati mobilnost prebivalcev, zmanjšati zdravju škodljive emisije izpuhov in hrupa, izboljšati prometno varnost, ublažiti prometne zastoje, celovito zasnovati visokokakovosten javni mestni promet, omogočiti dostopnost javnega mestnega prometa vsem skupinam prebivalstva, koncesijska ureditev javnega mestnega prevoza, ki bo omogočila vzpostavitev hitrega, pogostega in enakomernega prevoza z avtobusi, manjša izguba časa udeležencev v prometu, manj vozil v mestnem središču, znižanje povpraševanja po parkirnih mestih, zmanjšanje onesnaževanja okolja s hrupom in izpušnimi plini, povečanje ugleda mesta z dolgoročno ureditvijo javnega prevoza.

Test javno-zasebnega partnerstva za izvajanje lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v Mestni občini Kranj

Namen Testa javno-zasebnega partnerstva na področju izvajanja lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v Mestni občini Kranj (v nadaljevanju tudi: Test JZP) je izvesti presojo upravičenosti projekta v okviru javno-zasebnega partnerstva, preveriti obstoj javnega interesa in ostalih elementov pogojenih z izvedbo projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva, raziskati možne načine izvedbe javno-zasebnega partnerstva za konkretni projekt, opredeliti temeljne pravne elemente javno-zasebnega partnerstva, vključno s SWOT analizo predmetnih modelov javno-zasebnega partnerstva, matrico tveganj in opredeliti podlage za vsebino akta o javno-zasebnem partnerstvu, opredeliti optimalni model in obliko javno-zasebnega partnerstva za konkretni projekt. Izdelana ocena o izvedljivosti javno-

zasebnega partnerstva izkazuje obstoj javnega interesa za izvedbo projekta javno-zasebnega partnerstva in sicer po javno-naročniškem modelu s podelitvijo koncesije.

Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj

Namen predloga Odloka je, ob upoštevanju veljavnega zakonodajnega okvira, ureditev organizacije in načina izvajanja izbirne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj.

Predlog Odloka kot območje izvajanja mestnega linijskega prevoza določa območje Mestne občine Kranj. V okvir izvajanja mestnega linijskega prevoza spadajo linije, ki jih koncedent opredeli s Sklepom o določitvi obveznih linij in voznega reda in za katere se pridobi ustrezno dovoljenje skladno zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu.

Z Odlokom je opredeljeno, da mora biti vozni red za mestni linijski promet v največji možni meri usklajen z voznim redom za medmestni potniški promet na območju Gorenjske in voznim redom šolskih prevozov in sicer na način, da potnikom zagotavlja čim krajšo čakalno dobo pri prestopih med mestnim linijskim prometom, medmestnim potniškim prometom na območju Gorenjske in šolskimi prevozi ter obratno.

Pri pripravi Odloka je bilo upoštevano, da se v slednjem jasno opredelijo vsa ključna razmerja med Mestno občino Kranj in bodočim koncesionarjem, podrobneje pa se bodo le-ta opredelila z javnim razpisom in koncesijsko pogodbo. Poudarek je na transparentnem načinu obračuna povračljivih stroškov koncesionarju, jasna opredelitev vsebine in postopka razpisa za izbor koncesionarja ter pogojev za sklenitev koncesijske pogodbe, opredelitev pravnih podlag za sklepanje koncesije, temeljni principi sprejemljivega vedenja in ravnanja na avtobusu, izjemne okoliščine, ki so jih pri sprejemu potnikov dolžni upoštevati vozniki, vključno s prehodnimi in končnimi določbami.

Vsebina Odloka obravnava vse bistvene vsebinske točke potrebne za transparentno in gospodarno izvajanje storitev mestnega linijskega prometa.

Kakor izhaja iz predloga Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj, se ohranjata v veljavi:

- Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda (Uradni list RS, št. 10/14) in
- Sklep o določitvi cene prevoznih storitev (Uradni list RS, št. 51/13).

Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda opredeljuje linije mestnega linijskega prevoza, ki so naslednje in ostajajo nespremenjene:

- PROGA 1: Kolodvor-Globus-Primskovo-Planina-Qlandia-Hrastje;
- PROGA 2: Globus-Primskovo-Planina-Stražišče-Globus;
- PROGA 3: Globus-Stražišče-Planina-Primskovo-Globus;
- PROGA 4: Žabnica-Sp. Bitnje-Stražišče-Supernova -Globus-Struževo;
- PROGA 5: Globus-Primskovo-Britof-Suha-Kokrica-Rupa-Globus;
- PROGA 6: Globus-Rupa-Kokrica-Suha-Britof-Primskovo-Globus;
- PROGA 7: Globus-Kokrica-Srakovlje-Tatinec-Bobovek-Mlaka-Globus;
- PROGA 8: Kranj-Drulovka-Breg-Podreča;
- PROGA 11: Predoslje-Primskovo-Planika;
- PROGA 12: Kranj-Stražišče-Besnica;
- PROGA 15: Center-Primskovo (Dolnov)-Planina-železniška postaja.

Pri razporeditvi linij in postajališč mestnega linijskega prevoza se zagotavlja, da je mora težiti k zagotavljanju najmanj 80% prostorska dostopnost za vse ključne skupine prebivalstva Mestne občine Kranj. Trenutno je pokritost z obstoječimi linijami 89%. Prav tako sklep opredeljuje načine za oblikovanje in uskladitev voznega reda za izvajanje linijskega mestnega prometa. Skladno s predlogom Odloka (tretji odstavek 8. člena) o uvedbi ali ukinitvi posamezne linije odloči mestni svet, o spremembi odhodov avtobusov z linij pa župan iz razloga hitrejšega odločanja.

S Sklepom o določitvi cene prevoznih storitev so določene najvišje cene prevoznih storitev (prevoznina) in cene drugih proizvodov in storitev, ki jih koncesionar v zvezi s prevozi mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj lahko zaračunava uporabnikom. Cene vozovnic so naslednje:

- a) Dnevna vozovnica v maksimalni višini 1,00 EUR z DDV,
- b) Mesečna vozovnica v maksimalni višini 10,00 EUR z DDV,
- c) Letna vozovnica v maksimalni višini 95,00 EUR z DDV,
- d) Cena uporabnine za čip v višini 2,50 EUR z DDV.

in ostajajo nespremenjene. S predlaganimi cenami vozovnice se ohranja najugodnejše možnosti javnega mestnega potniškega prometa med slovenskimi mestnimi občinami.

Kakor izhaja iz Testa JZP, je predvidena ekonomska doba projekta 10 let, pri čemer bo investicija izvedena v letu 2023, v nadaljnjih 10 letih pa bo javno podjetje upravljalo z investicijo. Možno bi bilo tudi krajše obdobje izvajanja storitev mestnih prevozov, na primer 8 let, vendar pa bi v tem primeru bil znesek nadomestila za izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza potnikov v Mestni občini Kranj višji, saj je obdobje, v katerem mora izvajalec povrniti svojo investicijo, krajši. Posledično je v finančni analizi upoštevano 10 letno obdobje upravljanja in se javni razpis načrtuje za dobo 10 let. V primeru MO Kranj sicer del prihodkov pridobiva koncesionar s prodajo vstopnic in oglaševanja, vendar pa koncedent z nadomestili nadomešča razliko do pokritja stroškov za izvajanje storitev. V kolikor MO Kranj ne bi subvencionirala izvajanja predmetne gospodarske javne službe bi moral koncesionar celotne prihodke ustvariti na trgu predvsem s prodajo vstopnic. Tako bi cena dnevne vozovnice znašala 7,00 EUR z DDV, namesto 1,00 EUR z DDV, kolikor znaša sedaj. V istem odstotku bi se tudi povečale cene mesečnih in letnih vozovnic.

4. Obrazložitev odloka in ključne rešitve

Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj v prvem poglavju določi predmet urejanja ter opredeli ključne pojme. Poleg tega je v opredeljen tudi javni interes za izvajanje gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov.

Drugo poglavje določa predmet in območje izvajanja gospodarske javne službe. Najprej je določeno, da se javno-zasebno partnerstvo izvaja v javno-naročniški obliki, in sicer kot koncesija. V okviru 5. člena je opredeljen predmet gospodarske javne službe, 6. člen določa območje izvajanja linijskega prevoza, 8. člen pa določa spreminjanje linij in voznega reda tekom trajanja koncesijskega razmerja. Odlok predvideva tudi možnost prevoza na klic.

Tretje poglavje opredeljuje čas trajanja koncesije, ki je določen za največ 10 let, podrobneje pa je opredeljen v koncesijski pogodbi.

Četrto poglavje določa vrsto in obseg monopola, kjer je določeno, da koncedent koncesionarju zagotavlja izključno pravico opravljanja koncesionirane dejavnosti.

V petem poglavju so podrobneje določeni splošni pogoji in obveznosti koncesionarja, kjer je med drugim določena odgovornost koncesionarja za škodo, dolžnost nepretrganega izvajanja mestnega linijskega prevoza ter točnost izvajanja voznega reda. Poleg tega je nekaj členov glede samih vozil in voznega osebja,

opredeljene pa so tudi začasne spremembe zaradi predvidljivih okoliščin, spremenjene okoliščine ter višja sila. V petem poglavju je določena tudi obveznost koncesionarja v zvezi z obveščanjem potnikov.

V petem poglavju so bile določene obveznosti koncesionarja, šesto poglavje pa določa pravice in dolžnosti uporabnikov.

V sedmem poglavju je opredeljeno financiranje gospodarske javne službe, in sicer viri financiranja, tarifa in cene prevoznih storitev, pogodbeni cena in pogodbeni znesek ter možnost prilagoditve pogodbenega zneska.

Osmo poglavje ureja vozovnico.

V devetem poglavju je opisan postopek izbora koncesionarja, od same objave javnega razpisa pa do akta izbire koncesionarja. Predvideva tudi možnost zavrnitve vseh prijav oziroma ponudb.

Deseto poglavje opredeljuje samo koncesijsko pogodbo, kjer 44. člen ureja sklenitev pogodbe, 45. člen spremembo koncesijske pogodbe in 46. člen prenos koncesije.

V enajstem poglavju je urejen nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe, spremljanje kakovosti opravljenih storitev, poročanje ter enostranski ukrepi v javnem interesu.

Dvanajsto poglavje ureja prenehanje koncesijskega razmerja, do katerega lahko pride zaradi prenehanja koncesijske pogodbe, zaradi odvzema koncesije ali zaradi prenehanja koncesionarja.

Zadnje poglavje so prehodne in končne določbe.

Po potrditvi predlaganega Odloka in Testa JZP bo lahko Mestna občina Kranj pristopila k izvedbi javnega razpisa za izbor zasebnega partnerja. Ključen poudarek pri izvedbi javnega razpisa bo sledenje načelu transparentnosti, enakopravni obravnavi potencialnih ponudnikov ter zagotavljanju gospodarnosti projekta. Po pravnomočnem zaključku razpisnega postopka, bo dana podlaga za sklenitev koncesijske pogodbe z izbranim izvajalcem za predvideno obdobje 10 let.

5. Finančne in druge posledice

Uresničevanje predlaganega Odloka glede na do sedaj veljavno stanje ne bo zahtevalo dodatnih proračunskih sredstev.

Upoštevaajoč zgoraj navedeno Mestnemu svetu Mestne občine Kranj predlagamo, da po obravnavi gradiva sprejme naslednja

SKLEPA:

1. Ugotavlja se obstoj javnega interesa, ki ga potrjuje izdelan Test javno-zasebnega partnerstva na področju izvajanja mestnega linijskega potniškega prometa v Mestni občini Kranj.
2. Sprejme se osnutek Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj.

II. PREDLOG ZA SPREJEM ODLOKA PO SKRAJŠANEM POSTOPKU

Če k osnutku odloka ne bo pripomb, ki bi se nanašale na spremembe in dopolnitve njegovega besedila, predlagamo, da mestni svet v skladu s petim odstavkom 129. člena Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Kranj, po končani obravnavi osnutka akta preide na obravnavo in dokončno odločanje o predlogu akta še na isti seji.

Mestnemu svetu Mestne občine Kranj predlagamo, da sprejme naslednja

SKLEPA

1. Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj se sprejme po skrajšanem postopku.
2. Sprejme se Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj.

Pripravili:
Slavko Savić
Vodja Oddelka za promet



izr. prof. dr. Petra Ferik
Inštitut za javno-zasebno partnerstvo

Mag. Marko Čehovin
Vodja Urada za gospodarske
dejavnosti in promet



Matjaž Rakovec
Župan



Priloge:

- Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu – čistopis;
- Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu – označene vsebinske spremembe glede na Odlok o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa (Uradni list RS, št. 47/13, 86/16);
- Test javno-zasebnega partnerstva na področju izvajanja mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj.

Na podlagi 29. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 27-08 – odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 – odl. US, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 76/16 – odl. US, 11/18 – ZSPDLSL-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 - ZIUOOPE; v nadaljevanju: ZLS), 22. člena Statuta Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 165/2021 – UPB4; v nadaljevanju: Statut), 3., 7. in 33. člena Zakona o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN, 57/11; v nadaljevanju: ZGJS), 11., 36. in 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06; v nadaljevanju: ZJZP) ter 53. člena Zakona o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 105/22 – ZZNŠPP, 18/23 – ZDU-10; v nadaljevanju: ZPCP-2) in Odloka o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23) je Mestni svet Mestne občine Kranj na ... seji dne .. sprejel

ODLOK

o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (Vsebina Odloka)

- (1) Odlok ureja organizacijo in način izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov v Mestni občini Kranj (v nadaljnjem besedilu: gospodarska javna služba). Odlok je hkrati koncesijski akt za izvajanje gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov.
- (2) Ta Odlok določa:
 - a. predmet gospodarske javne službe,
 - b. območje izvajanja gospodarske javne službe,
 - c. začetek in čas trajanja izvajanja gospodarske javne službe,
 - d. vrsto in obseg monopola,
 - e. splošne pogoje za izvajanje gospodarske javne službe,
 - f. splošne pogoje za uporabo storitve gospodarske javne službe,
 - g. uporabnike ter razmerja do uporabnikov,
 - h. vire financiranja gospodarske javne službe,
 - i. način plačila koncesionarja,
 - j. postopek izbire koncesionarja,
 - k. pogoje, ki jih mora izpolnjevati koncesionar,
 - l. organ, ki opravi izbor koncesionarja,
 - m. organ, pooblaščen za sklenitev koncesijske pogodbe,
 - n. javna pooblastila koncesionarju,
 - o. nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe,
 - p. prenehanje koncesijskega razmerja,
 - q. druge sestavine, potrebne za določitev in izvajanje gospodarske javne službe.

2. člen (Opredelitev ključnih pojmov)

- (1) Pojmi, ki se uporabljajo v Odloku in imajo sledeč pomen:
 - a. »javni partner« je samoupravna lokalna skupnost (Mestna občina Kranj), ki v razmerju javno-zasebnega partnerstva v okviru svoje stvarne in krajevne pristojnosti sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva, v katerem podeli pravico in obveznost izvajati dejavnost gospodarske javne službe, kot je opredeljena v nadaljevanju Odloka;
 - b. »koncedent« je javni partner (Mestna občina Kranj);
 - c. »zasebni partner« oziroma »izvajalec javno-zasebnega partnerstva« je ena ali več pravnih ali fizičnih oseb, ki sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva, v katerem pridobi pravico in obveznost izvajati dejavnost gospodarske javne službe, kot je opredeljena v Odloku;

- d. »koncesionar« je izvajalec javno-zasebnega partnerstva;
 - e. »razmerje javno-zasebnega partnerstva« je razmerje med javnim in zasebnim partnerjem. Razmerje javno-zasebnega partnerstva se izvaja v skladu s tem Odlokom;
 - f. »javni interes« je z zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom določena splošna korist, ki se ugotovi v skladu s 3. členom Odloka;
 - g. »razmerje javno-zasebnega partnerstva« je dvostransko pravno razmerje med Mestno občino Kranj in pravno ali fizično osebo (zasebni partner), v katerem javni partner podeli zasebnemu partnerju pravico in dolžnost izvajati dejavnost v javnem interesu, skladno s tem Odlokom;
 - h. »mestni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov, ki ga mestna občina kot javno službo organizira znotraj svojega območja;
 - i. »linija« je določena relacija in smer vožnje od začetne do končne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, na kateri se prevažajo potniki v linijskem cestnem prometu po voznem redu in ceni, ki sta vnaprej določena in objavljena;
 - j. »sprememba linije« je vsaka trajna ali začasna sprememba poteka linije, vključno z njeno delno opustitvijo ali smeri vožnje na posamični liniji;
 - k. »vozni red« je ureditev linije, s katero se določajo vrsta prevoza, način prevoza, vrstni red avtobusnih postaj in avtobusnih postajališč, njihova oddaljenost od začetne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, čas prihoda, postanka in odhoda na vsako avtobusno postajo ali avtobusno postajališče, obdobje, v katerem prevoznik opravlja prevoz na liniji, čas veljavnosti in režim obratovanja linije;
 - l. »frekvenca vožnje« je število enakomerno razporejenih odhodov avtobusov na liniji v časovni enoti, opredeljena kot čas v minutah med dvema zaporednima odhodoma;
 - m. »uporabnik« je potnica ali potnik, ki koristi storitve linijskih prevozov v mestnem prometu po tem Odloku;
 - n. »sistem enotne vozovnice« je način izvajanja javnih linijskih prevozov potnikov, kjer izvajalci ali izvajalke (v nadaljnjem besedilu: izvajalci) v različnih vrstah prometa izvajajo prevoze na podlagi enotne vozovnice, kar potnikom omogoča uporabo te vozovnice pri različnih izvajalcih v javnem linijskem prometu na območju Republike Slovenije, skladno z vsakokrat veljavno zakonodajo;
 - o. »obveznosti javne službe« so vse obveznosti izvajalca ali njegovih podizvajalcev v zvezi z izvajanjem gospodarske javne službe mestni linijski prevoz, določene s tem Odlokom in drugimi predpisi ali posamičnimi akti in sicer zlasti obveznost izvajati prevoze po liniji in v določenem voznem redu ne glede na število potnikov, obveznost izvajati prevoze po ceniku prevoznin, obveznost prevzeti vsakega potnika in prtljago, ki izpolnjuje splošne pogoje, obveznost zagotavljati predpisano kvaliteto storitev, obveznost obveščati javnost in obveznost uporabe kompatibilne vozovnice, če opravlja prevoze izvajalca več prevoznikov (podizvajalci).
 - p. »prevoz na klic« je napredna oblika javnega prevoza do največ osem potnikov in se izvaja na območjih prevoza na klic, na katerih ni organiziranega javnega prevoza potnikov, oziroma na območjih z nižjim povpraševanjem po storitvah javnega prevoza potnikov;
 - q. »območje prevoza na klic« je ožje območje Mestne občine Kranj, določeno s sklepom koncedenta, kjer velja režim prevoza na klic, in ki obsega območje Koroške ceste od št. 1 do št. 6, Slovenskega trga od št. 5 do št. 8, Gregorčičeve ulice od št. 6a do št. 2, Maistrov trg, Reginčeve ulice od št. 2 do št. 10, Tomšičeve ulice od št. 2 do št. 38, Glavni trg, Cankarjeve ulice, Trubarjev trg, Poštne ulice in Tavčarjeve ulice od št. 29 do št. 1.
- (2) Ostali izrazi, uporabljeni v tem Odloku, imajo enak pomen, kot jih določajo zakon, ki ureja prevoze v cestnem prometu, zakon, ki ureja prevozne pogodbe v cestnem prometu ter ostali predpisi, ki urejajo cestni promet.

3. člen
(Javni interes)

Javni interes za izvajanje gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov temelji zlasti na sledečih podlagah:

- a. peti alineji drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE),
- b. 53. členu Zakona o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-10),
- c. 3. členu Odloka o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23),
- d. Testu javno-zasebnega partnerstva za projekt »Izvajanje lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v Mestni občini Kranj«,
- e. Ostalih aktih, vezanih na ureditev cestnega prometa v Mestni občini Kranj

ter zajema:

- zagotavljanje nemotenega delovanja izbirne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov,
- skrb za prometno varnost in nemoten transport potnikov,
- večjo povezljivost,
- razvoj trajnostne mobilnosti,
- skrb za čisto okolje,
- optimizacijo storitev prevozov,
- zmanjšanje prometnih zastojev in obremenjenosti mestnih središč s prometom,
- zagotavljanje višje življenjske ravni in kakovosti življenja občanov.

II. PREDMET IN OBMOČJE IZVAJANJA GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

4. člen
(Organizacijska zasnova javno-zasebnega partnerstva)

Javno-zasebno partnerstvo se izvaja v javno-naročniški obliki, v okviru katere se izvaja koncesija za opravljanje gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu.

5. člen
(predmet gospodarske javne službe)

- (1) Predmet izvajanja gospodarske javne službe po tem Odloku je izvajanje mestnega linijskega prevoza na območju Mestne občine Kranj.
- (2) Gospodarska javna služba obsega naslednje storitve:
 - a. prevoz uporabnikov in ročne prtljage na linijah po voznem redu ter prevoz na klic skladno s predpisi in tem Odlokom;
 - b. dnevno zagotavljanje pogojev za varno in nemoteno obratovanje vozil (tehnična brezhibnost vozil, usposobljenost vozil in voznikov za udeležbo v cestnem prometu, zavarovanje vozil, voznikov in potnikov, čistoča vozil in podobno);
 - c. obveščanje uporabnikov o storitvah javne službe (voznih redih, cenah, pogojih prevoza, obvozih in splošne informacije o izvajanju javne službe);
 - d. izdelavo in prodajo vozovnic;
 - e. nadzor nad vozovnicami uporabnikov.
- (3) Koncesionar mora kot sestavni del javne službe opravljati tudi naloge v zvezi z drugim obveščanjem uporabnikov, oblikovanjem voznih redov, vodenjem evidenc in obveščanjem koncedenta ter druge naloge, kot to določa veljavna zakonodaja in Odlok.
- (4) Prevoz na klic se izvaja v okviru gospodarske javne službe mestni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu na ožjem območju Mestne občine Kranj in na način, določen s posebnim sklepom

koncedenta. Prevoz na klic se izvaja na območju prevoza na klic po prilagodljivem voznem redu, kjer se čas in relacija vožnje oblikujeta glede na prevozno potrebo uporabnika.

- (5) Koncesionar lahko opravlja tudi druge prevoze ali druge dejavnosti, pri čemer mora zagotoviti ločeno evidentiranje različnih dejavnosti skladno z zakonom, ki ureja preglednosti finančnih odnosov in ločeno evidentiranje različnih dejavnosti in predpisi, izdanimi za njegovo izvrševanje. Pri tem mora evidentirati gospodarsko javno službo po tem Odloku kot ločeno dejavnost, ki jo opravlja na podlagi izključne pravice v smislu zakona, ki ureja javno-zasebno partnerstvo.

6. člen

(območje izvajanja mestnega linijskega prevoza in vozni red)

Območje izvajanja mestnega linijskega prevoza je območje Mestne občine Kranj. V okvir izvajanja mestnega linijskega prevoza spadajo linije, ki so opredeljene z vsakokrat veljavnim Sklepom o določitvi obveznih linij in voznega reda ter za katere se pridobi ustrezno dovoljenje, skladno z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu.

7. člen

(standard dostopnosti)

Razporeditev linij in postajališč mestnega linijskega prevoza mora težiti k zagotavljanju najmanj 80 % prostorske dostopnosti za vse ključne skupine prebivalstva.

8. člen

(spreminjanje linij in voznega reda tekom trajanja koncesije)

- (1) Koncesionar lahko v času izvajanja koncesije predlaga spremembo voznega reda, dodatne linije, podaljšanje ali spajanje obveznih in/ali dodatnih linij ter postajališča na teh linijah, če oceni, da bi predmetne spremembe izboljšale časovno in prostorsko dostopnost ali izboljšale ekonomske rezultate, vezane na izvajanje gospodarske javne službe.
- (2) Koncedent lahko ob utemeljenih razlogih (demografski, finančni ipd.) po posvetovanju s koncesionarjem v času izvajanja koncesije s sklepom spremeni sklep iz 6. člena Odloka, na način, da opusti, spremeni ali uvede dodatne linije ali spremeni vozni red.
- (3) O predlogu iz prvega odstavka tega člena in spremembi iz predhodnega odstavka tega člena odloči župan. O uvedbi ali ukinitvi posamezne linije odloči mestni svet.
- (4) Vozni red za mestni linijski promet mora biti v največji možni meri usklajen z voznim redom za medkrajevni linijski promet na območju Gorenjske in voznim redom šolskih prevozov, tako da potnikom zagotavlja čim krajšo čakalno dobo pri prestopih med mestnim linijskim prometom, medmestnim potniškim prometom na območju gorenjske in šolskimi prevozi ter obratno. Koncedent s sprejemom Sklepa o določitvi obveznih linij in voznega reda določi prioriteto za usklajevanje voznih redov mestnega linijskega prometa, medmestnega potniškega prometa na območju Gorenjske in voznih redov šolskih prevozov.
- (5) Vpliv spremembe linij ali voznega reda na razmerje med koncesionarjem in koncedentom se opredeli v koncesijski pogodbi, pri čemer se sledi načelu, da morajo biti koncesionarju povrnjeni stroški, ki mu nastanejo zaradi takšnih sprememb.

III. ČAS TRAJANJA KONCESIJE

9. člen

(čas trajanja koncesije)

- (1) Začetek in čas trajanja koncesije se opredelita v koncesijski pogodbi.
- (2) Koncesija se podeli za največ 10 let.
- (3) Koncesijsko razmerje je mogoče podaljšati skladno s pogoji vsakokrat veljavne zakonodaje.

IV. VRSTA IN OBSEG MONOPOLA

10. člen
(izključna pravica)

Koncedent zagotavlja koncesionarju izključno pravico opravljanja koncesionirane dejavnosti iz tega Odloka na opredeljenem območju izvajanja za čas trajanja koncesijske pogodbe ter druge pravice, določene v koncesijski pogodbi v skladu s tem Odlokom.

V. SPLOŠNI POGOJI IN OBVEZNOSTI KONCESIONARJA ZA IZVAJANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

11. člen
(splošne obveznosti koncesionarja)

- (1) Koncesionar, ki izvaja koncesijo, mora:
- a. v času trajanja koncesije opravljati mestni linijski prevoz potnikov nepretrgano v skladu z voznim redom na vseh linijah, določenih s koncesijsko pogodbo, ne glede na število potnikov;
 - b. v okviru stanja ceste in okoliščin prometa na njej zagotavljati čim večjo točnost voženj po voznem redu, pri čemer ne sme biti noben odhod s postaje in postajališča pred časom odhoda, določenim s podrobnim voznim redom;
 - c. pri izvajanju koncesije upoštevati vsakokrat veljavne predpise, strokovno-tehnične, organizacijske, stroškovne in druge normative in standarde;
 - d. svojo dejavnost usklajevati z razvojnimi programi, potrebami in interesi koncedenta;
 - e. zagotavljati uporabnikom zanesljivo, kontinuirano in kvalitetno izvajanje koncesije;
 - f. v čim večji meri omogočiti dostop do storitev za gibalno ali senzorično ovirane potnike;
 - g. omogočati strokovni ter finančni nadzor in nadzor nad zakonitostjo dela v skladu s tem Odlokom in koncesijsko pogodbo;
 - h. koncedenta samoiniciativno obveščati o dogodkih, ki so pomembni za izvajanje javne službe;
 - i. opravljati prevoze na način in pod pogoji, opredeljenimi z vsakokrat veljavno zakonodajo, s tem odlokom in koncesijsko pogodbo;
 - j. spoštovati druge obveznosti v zvezi z izvajanjem koncesije, kakor izhajajo iz vsakokrat veljavne zakonodaje, tega Odloka in koncesijske pogodbe.
- (2) V primerih iz točke c. in d. prvega odstavka tega člena morajo biti koncesionarju povrnjeni stroški, ki mu nastanejo zaradi sprememb vsakokrat veljavnih predpisov, strokovno-tehničnih, organizacijskih, stroškovnih in drugih normativov in standardov ter zaradi usklajevanja z razvojnimi programi, potrebami in interesi koncedenta.

12. člen
(odgovornost koncesionarja za škodo)

- (1) Koncesionar je odgovoren za pravilno izvajanje nalog po koncesijski pogodbi in za vso škodo, ki bi utegnila nastati koncedentu, uporabnikom in tretjim osebam v zvezi z izvajanjem dejavnosti iz tega Odloka in koncesijske pogodbe.
- (2) Koncesionar je dolžan skleniti zavarovanje odgovornosti za škodo, ki jo pri izvajanju ali v zvezi z izvajanjem koncesije koncedentu ali tretji osebi povzročijo on sam ali kdo drug, ki bo delal v njegovem imenu, in za običajne rizike, ki izhajajo iz ali so povezani z izvajanjem javne službe. Kopijo zavarovalne police mora koncesionar koncedentu predložiti kot pogoj za veljavnost koncesijske pogodbe.
- (3) Obseg in vsebina zavarovanja se podrobneje opredelita v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila oz. s koncesijsko pogodbo.

13. člen

(nepretrgano izvajanje mestnega linijskega prevoza in točnost izvajanja voznega reda)

- (1) Koncesionar je dolžan vzpostavljati zanesljivost voženj na način, da opravlja mestni linijski prevoz nepretrgano ves dan in vse dni v letu, po voznem redu na vseh linijah, določenih s tem Odlokom, ne glede na število uporabnikov (v nadaljevanju: zanesljivost voženj).
- (2) Koncesionar je dolžan zagotoviti, da najmanj 95 % vseh voženj v posameznem koledarskem letu ne predstavlja kršitve zanesljivosti voženj in točnosti izvajanja voznega reda. Način ugotavljanja zanesljivosti voženj in točnosti izvajanja voznega reda ter sankcija za kršitev najmanjše zahtevane zanesljivosti voženj se podrobneje določi v koncesijski pogodbi.
- (3) Za kršitev zahteve zanesljivosti voženj šteje vsaka vožnja, ki je koncesionar ne opravi, ali ki zamuja 20 minut ali več na linijah s frekvenco 30 minut ali manj, oziroma ki zamuja 30 minut ali več na linijah s frekvenco več kot 30 minut, pri čemer ne gre za okoliščine iz 14., 15. ali 16. člena Odloka. Za kršitev se ne šteje zamuda, prekinitev ali opustitev prevoza, če je to posledica razlogov izven sfere koncesionarja (npr. prometna konica, zastoji, nesreče, delovne zapore ipd.).
- (4) Koncesionar mora v okviru stanja ceste in okoliščin prometa na njej zagotavljati čim večjo točnost voženj vozil po voznem redu.
- (5) Kršitev točnosti izvajanja voznega reda iz prejšnjega odstavka predstavlja vsak prehiter odhod z začetnega ali končnega/izravnalnega postajališča, kakor tudi vsak bistveno prehiter odhod z drugega postajališča ali bistveno prepozen prihod na postajališče, če tak odhod oziroma prihod ni nastal zaradi višje sile ali razlogov, ki niso na strani koncesionarja.
- (6) Koncesionar je dolžan voditi evidenco odhodov z začetnih oziroma končnih/izravnalnih postajališč vseh voženj avtobusov na vseh linijah. O kršitvah zanesljivosti voženj in odstopanjih od voznega reda je koncesionar dolžan poročati koncedentu v okviru poročil iz 45. člena tega Odloka ali na njegovo zahtevo.
- (7) Koncedent ugotavlja zanesljivost voženj v okviru nadzora po 43. členu tega Odloka.

14. člen

(začasne spremembe zaradi predvidljivih okoliščin)

- (1) Če koncesionar izve za okoliščine, ki bodo povzročile opustitve določenih prevozov ali spremembo voznega reda, mora o tem takoj obvestiti koncedenta.
- (2) Organ, ki odloča o izdaji dovoljenja za delno ali popolno zaporo lokalne ceste, ki vpliva na linije javnih potniških prevozov, mora o času zapore obvestiti koncesionarja, če je glede na naravo zapore to mogoče, najmanj 14 dni pred začetkom zapore.
- (3) Če bodo okoliščine iz prvega odstavka tega člena trajale več kot 7 dni, koncedent določi za čas trajanja teh okoliščin na predlog koncesionarja ali po lastni pobudi začasni potek linije in začasni vozni red na njej.
- (4) O začasnem poteku linije in začasnem voznem redu mora koncesionar pravočasno obvestiti uporabnike oziroma javnost na načine iz 24. člena tega Odloka.
- (5) V primeru začasnih sprememb, ki bistveno vplivajo na obseg zagotavljanja storitev, je koncesionar upravičen do povrnitve stroškov, ki mu nastanejo zaradi takšnih sprememb.

15. člen

(Spremenjene okoliščine)

- (1) Če nastanejo po sklenitvi koncesijske pogodbe okoliščine, ki bistveno otežujejo izpolnjevanje obveznosti ene stranke, in to v takšni meri, da bi bilo kljub posebni javnopravni naravi koncesijske pogodbe nepravično pogodbeno tveganje prevaliti pretežno ali izključno zgolj na enega pogodbenega partnerja, ima stranka, ki zaradi spremenjenih okoliščin ne more uresničiti namena pogodbe, pravico zahtevati spremembo koncesijske pogodbe na način, da se ustrezni pogodbeni pogoji pravično spremenijo.
- (2) Spremenjene okoliščine iz prejšnjega odstavka niso razlog za zahtevo po razvezi pogodbe in za enostransko prenehanje koncesijske pogodbe. Kljub spremenjenim okoliščinam je koncesionar dolžan izpolnjevati obveznosti iz tega odloka in koncesijske pogodbe.
- (3) O nastopu spremenjenih okoliščin se morata stranki medsebojno pisno obvestiti in dogovoriti o izvajanju koncesijske pogodbe v takšnih okoliščinah.
- (4) Če koncedent in koncesionar ne dosežeta dogovora o spremembi koncesijske pogodbe na način, da se ustrezni pogodbeni pogoji pravično spremenijo, je koncesionar dolžan izpolnjevati obveznosti iz tega odloka in koncesijske pogodbe.

16. člen

(Višja sila in druge nepredvidene okoliščine)

- (1) Višja sila in druge nepredvidene okoliščine so izredne, nepremagljive in nepredvidljive okoliščine, ki nastopijo po sklenitvi koncesijske pogodbe in so zunaj volje pogodbenih strank (v celoti tuje pogodbenim strankam). Za višjo silo se štejejo zlasti potresi, poplave ter druge elementarne neizgode, epidemije, vojna in ukrepi oblasti, pri katerih izvajanje nalog iz tega odloka in koncesijske pogodbe ni možno na način, kot ga opredeljujeta ta odlok in koncesijska pogodba.
- (2) Koncesionar mora v okviru objektivnih možnosti nadaljevati z izvajanjem nalog iz tega odloka in sklenjene koncesijske pogodbe tudi ob nepredvidljivih okoliščinah, nastalih zaradi višje sile. O nastopu okoliščin, ki pomenijo višjo silo, se morata stranki v roku največ treh delovnih dni medsebojno obvestiti in dogovoriti o izvajanju nalog iz tega odloka in koncesijske pogodbe v takšnih okoliščinah. V primeru, da je izvajanje storitev po koncesijski pogodbi zaradi višje sile onemogočeno ali zmanjšano, se nadomestilo lahko ustrezno zmanjša, kot to določa koncesijska pogodba.
- (3) Koncesionar ima pravico zahtevati od koncedenta povračilo stroškov, ki so nastali zaradi izvajanja nalog iz tega odloka in koncesijske pogodbe zaradi višje sile oziroma nepredvidljivih okoliščin.
- (4) Koncesionar mora o spremembi poteka linije, tarife, voznega reda, prekinitvi prevozov in podobno, redno obveščati javnost preko sredstev javnega obveščanja takoj, ko nastopijo okoliščine, ki bodo ali so povzročile spremembe oziroma prekinitve prevoza.

17. člen

(obveznosti koncesionarja v zvezi s posebnimi dogodki)

- (1) Koncesionar mora po naročilu koncedenta v okviru javne službe po tem Odloku izvajati dodatne prevoze, kadar je to potrebno zaradi športnih in drugih podobnih prireditev, sejmov ali drugih dogodkov, ki zahtevajo bolj intenziven prevoz potnikov v mestnem linijskem prevozu ali prevoz na posebne lokacije in z njih (posebni dogodki).
- (2) V okviru obveznosti iz prejšnjega odstavka je koncesionar dolžan povečati frekvenco voženj na določenih linijah, voziti po spremenjeni oziroma podaljšani liniji, in/ali voziti po novi začasni liniji. Koncedent in koncesionar uskladita način izvajanja teh storitev glede na razpoložljive kapacitete.
- (3) Upravičeni stroški teh dodatnih prevozov so upravičeni stroški izvajanja javne službe, prihodki iz teh prevozov pa prihodki izvajanja javne službe.
- (4) Upravičeni stroški iz prejšnjega odstavka se obračunavajo enako, kot ostali upravičeni stroški izvajanja javne službe, prevoznine pa sme koncesionar zaračunavati največ v višini, določeni s tarifo prevoznin.
- (5) Kot višja sila se ne šteje stavka pri koncesionarju zaposlenih delavcev. Koncesionar mora ob stavki svojih delavcev zagotoviti opravljanje koncesije tako, da potnikom zagotovi v najvišji možni meri nemoteno uporabo storitev izvajanja koncesije v okviru voznih redov. Če koncesionar v primerih, ki so posledica stavke ali drugega ravnanja pri njem zaposlenih delavcev, ne zagotovi opravljanja koncesije, lahko njeno opravljanje zagotovi koncedent s prevzemom koncesije ali na drug način, določen v koncesijski pogodbi.

18. člen

(uporaba gospodarske javne infrastrukture)

- (1) Koncedent dovoljuje koncesionarju uporabljati lastnino in infrastrukturo, vezano na izvajanje mestnega linijskega prevoza, ki je v lasti in/ali v uporabi koncedenta. Koncesionar mora zagotoviti, da bo vsa javna ali osebna lastnina, katero poškoduje koncesionar ob izvajanju mestnega linijskega prevoza, na njegove stroške vrnjena v prvotno stanje. Za poškodbe, ki so posledica običajne rabe ali obrabe, koncesionar ne odgovarja.
- (2) Koncedent dovoljuje koncesionarju uporabljati ustrezne dele občinskih javnih cest in drugih javnih površin v Mestni občini Kranj za ustavljanje vozil mestnega linijskega prevoza na postajališčih, kjer taka postajališča niso posebej urejena kot infrastruktura javne službe.
- (3) Koncesionar se na mestih iz prejšnjega odstavka zavezuje v okviru možnosti čim prej urediti ustrezna postajališča kot infrastrukturo javne službe.
- (4) Koncedent si bo prizadeval, da bo koncesionarju zagotovil možnost parkiranja vozil na površinah, ki jih upravlja koncedent.

19. člen
(vozila)

- (1) Koncesionar mora zagotoviti ustrezno število namenskih vozil z začetkom izvajanja mestnega linijskega prevoza, razpolagati pa mora tudi z ustreznim številom vozil tehnične rezerve.
- (2) Koncesionar mora mestni linijski prevoz opravljati z avtobusi, ki so po številu sedežev prilagojeni običajnemu številu uporabnikov na posamezni liniji in posameznih vožnjah voznega reda.
- (3) Koncesionar lahko na posameznih linijah in v določenih obdobjih, ko je število uporabnikov tako majhno, da ni potrebno opraviti prevoza z avtobusom, opravi prevoz z manjšimi vozili namenjenimi za prevoz potnikov, ki ustrezajo tehničnim karakteristikam iz razpisne dokumentacije za izbor koncesionarja.
- (4) Vozila, ki jih uporablja koncesionar za izvajanje mestnega linijskega prevoza, vključno z vozili tehnične rezerve, morajo izpolnjevati najmanj zahteve glede opremljenosti in okoljskih emisij, ki jih določa veljavna zakonodaja in jih v okviru postopka izbora koncesionarja v razpisni dokumentaciji opredeli koncedent.
- (5) Koncesionar je dolžan vzeti v uporabo in upravljanje vozila v lasti koncedenta, če ta izpolnjujejo pogoje iz tega člena, pod pogoji, navedenimi v javnem razpisu.
- (6) Prevoz na klic izvaja koncesionar z električnimi vozili, od katerih mora biti vsaj eno vozilo zaprte izvedbe z vsaj 5+1 sedeži, registrirano in omogočati prevoz invalidskega vozička širine do 65 cm.
- (7) Poleg vzdrževanja, ki je potrebno zaradi izpolnjevanja zahtev varnosti cestnega prometa in tehnične ustreznosti vozil, mora koncesionar zagotoviti tako vzdrževanje opreme vozila, ki je namenjena uporabnikom, da je ta ves čas v celoti funkcionalna in v skladu z zahtevami iz predhodnega odstavka.
- (8) Posledice kršitev zahtev tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

20. člen
(označevanje vozil)

- (1) Vozilo mora biti opremljeno z informacijskim sistemom za potnike tako, da je jasno označeno, da gre za vozilo mestnih linijskih prevozov.
- (2) Vozilo mora imeti na sprednji in bočni zunanji strani zaslon s številko in imenom linije. Na zadnji strani in levi bočni strani vozila mora biti zaslon s številko linije.
- (3) Napis na zaslonih mora zagotavljati dobro kotno vidljivost v vseh vremenskih pogojih podnevi in ponoči.
- (4) Za uporabnike mora imeti vozilo še znake, v velikosti črk najmanj 3 cm, ki označujejo:
 - a. vrata za vstop in izstop na zunanji in notranji strani,
 - b. sedeže, rezervirane za invalide, in prostor, rezerviran za invalide,
 - c. prepoved kajenja v vozilu,
 - d. prepoved motenja voznika med vožnjo,
 - e. število sedežev in stojšč v vozilu,
 - f. obvezno uporabo oprijemal za potnike, ki med vožnjo stojijo.
- (5) V vozilu morajo biti na vidnem mestu izobešene določbe tega Odloka ki se nanašajo na pravice in obveznosti koncesionarja ter uporabnikov, ali elektronska povezava do tega Odloka.
- (6) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

21. člen
(čistoča vozil)

- (1) Koncesionar mora ves čas izvajanja gospodarske javne službe zagotavljati, da so vozila zunaj in znotraj primerno očiščena ter da je zagotovljeni vsi higienski ukrepi za varovanje zdravja skladno z vsakokrat veljavnimi predpisi.
- (2) Koncesionar mora očistiti celotno zunanost vozila in izvesti notranje čiščenje najmanj enkrat na 7 dni, najmanj enkrat mesečno pa mora vsako vozilo temeljito očistiti, pri čemer se standard čiščenja podrobneje opredeli v koncesijski pogodbi.
- (3) Voznik mora preveriti notranost vozila na vsaki končni postaji in ga po potrebi očistiti.
- (4) Koncesionar mora voditi evidenco čiščenja in pranja vozil.
- (5) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

22. člen
(vozno osebje)

- (1) Koncesionar mora zagotoviti, da ima vozno osebje (voznik in morebitne druge osebe, ki stopajo v stik z uporabniki) enotna oblačila in oznake, iz katerih izhaja, da gre za vozno osebje mestnih linijskih prevozov, pri čemer mora koncesionar zagotoviti ustrezno čiščenje, vzdrževanje in nadomeščanje obrabljenih oblačil in oznak, tako da je zagotovljen primeren videz voznega osebja. Osebno ime člana voznega osebja mora biti ustrezno označeno bodisi na oblačilih ali na drugem ustreznem mestu v vozilu.
- (2) Vozno osebje mora omogočiti uporabnikom varen vstop in izstop iz vozila ter varno in udobno vožnjo.
- (3) Vozno osebje mora v okviru možnosti gibalno oviranim uporabnikom omogočiti pomoč pri vstopu in izstopu iz vozila ter jim zagotoviti sedež.
- (4) Vozno osebje mora uporabnikom dajati podatke o liniji in njenem poteku ter o posamezni vožnji.
- (5) Vozno osebje se mora sporazumevati z uporabniki v slovenskem jeziku in se mora vesti skladno z osnovnimi pravili vljudnosti.
- (6) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

23. člen
(oglaševanje)

- (1) Koncesionar sme na zunanosti in v notranosti vozil nameščati različno oblikovana oglasna sporočila, ki ustrezajo zahtevam tega člena, lahko tudi z uporabo vizualne tehnične opreme, skladno z vsakokrat veljavnimi odloki, ki urejajo oglaševanje v Mestni občini Kranj.
- (2) Namestitev oglasnih sporočil ne sme biti taka, da bi kršila predpise o varnosti cestnega prometa ali omejevala uporabnikom neoviran pogled iz vozila skladno s predpisi o varnosti cestnega prometa.
- (3) Oglasna sporočila po vsebini in obliki ne smejo predstavljati kršitve predpisov o prepovedi oziroma omejevanju oglaševanja določenih proizvodov ali storitev, drugih predpisanih prepovedi ali omejitev v zvezi z oglaševanjem in etičnih pravil, ki urejajo oglaševanje.
- (4) Ne glede na prejšnji odstavek koncesionar ne sme:
 - a. diskriminirati med različnimi naročniki oglasnih sporočil, kot na primer s sklepanjem izključnih pogodb o oglaševanju, neupravičenim zavračanjem oglaševanja določenim naročnikom, neutemeljenim razlikovanjem naročnikov, diskriminatornimi cenami ali drugimi pogoji oglaševanja, in podobno;
 - b. ovirati konkurence z oglaševanjem, kot na primer s tem, da bi določenim ponudnikom onemogočal oglaševanje ali zahteval od določenih ponudnikov, da oglašujejo le pri koncesionarju;
 - c. nameščati političnih oglasnih sporočil, kot so sporočila, ki izražajo stališča političnih strank, združenj ali posameznikov, ki uresničujejo svoje politične cilje, sprejete v programu stranke oziroma združenja, z demokratičnim oblikovanjem politične volje državljanov in državljanov in s predlaganjem kandidatov oziroma kandidatov na volitvah v državni zbor, za predsednico oziroma predsednika republike ter v organe lokalnih skupnosti.
- (5) Določbe tega člena se uporabljajo tudi za oglasna sporočila, ki jih koncesionar v zvezi z mestnim linijskim prevozom vključuje v načine obveščanja iz tretjega odstavka 24. člena tega Odloka.
- (6) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.
- (7) Prihodki od oglaševanja v celoti pripadajo koncedentu in se uporabljajo kot vir financiranja za izvajanje predmetne gospodarske javne službe.

24. člen
(obveznosti koncesionarja v zvezi z obveščanjem uporabnikov)

- (1) Koncesionar mora v okviru izvajanja mestnega linijskega prevoza zagotoviti popolno, pregledno in ažurno obveščanje uporabnikov in javnosti o vseh vprašanih, ki zadevajo izvajanje prevoznih storitev in pravice ter dolžnosti uporabnikov.
- (2) Koncesionar mora uporabnike in javnost obveščati zlasti o:
 - a. tarifi in cenah prevozov, vključno z morebitnimi popusti;
 - b. voznem redu ter dejanskih prihodih in odhodih vozil;
 - c. linijah in morebitnih odstopanjih pri posamezni vožnji;
 - d. načinu nakupa vozovnic ter njihove uporabe;

- e. prevozu uporabnikov in prepovedih v zvezi z ravnanjem uporabnikov v vozilu ter možnostjo izključitve uporabnika;
 - f. načinu vstopa in izstopa iz vozil in še posebej o pravicah gibalno oviranih uporabnikov v zvezi s tem;
 - g. prevozu prtljage, omejitvah in prepovedih v zvezi s tem ter načinom njenega sprejema ter izročitve.
- (3) Koncesionar mora obveščati uporabnike oziroma javnost najmanj na naslednje načine:
- d. z objavami v sredstvih javnega obveščanja, brošurami, letaki in podobnimi pisnimi sporočili;
 - e. z obvestili na avtobusnih postajah in postajališčih, skladno z zahtevami upravljavca postaj in postajališč;
 - f. preko telefonske kontaktne točke, pri čemer se standard opredeli v koncesijski pogodbi;
 - g. preko portala, dosegljivega s svetovnega spleta, lahko pa tudi s posebnih terminalov.
- (4) Upravljavec avtobusne postaje je dolžan omogočiti koncesionarju izpolnjevanje obveznosti obveščanja iz druge alineje prejšnjega odstavka, lahko pa se z koncesionarjem dogovori, da bo te obveznosti izvajal sam.
- (5) Obveščanje preko svetovnega spleta mora koncesionar zagotoviti tako, da je uporabniku omogočena pridobitev podatkov brez plačila ali posredovanja osebnih podatkov, razen če je to potrebno zaradi narave storitve, ki naj jo uporabnik opravi (rezervacija ali nakup vozovnice, iskanje izgubljenih prtljag in drugih predmetov, in podobno).

VI. PRAVICE IN DOLŽNOSTI UPORABNIKOV

25. člen

(vedenje uporabnikov)

- (1) Uporabniki se morajo v vozilu vesti tako, da skrbijo za svojo varnost in varnost drugih.
- (2) Uporabniki v vozilu ne smejo:
- a. pogovarjati se z voznikom, medtem ko ta vozi;
 - b. odpirati vrat med vožnjo;
 - c. metati predmete po avtobusu ali iz avtobusa;
 - d. izstopati iz avtobusa ali na avtobus med vožnjo;
 - e. ogrožati varnost ostalih uporabnikov pri vstopanju, izstopanju in med vožnjo;
 - f. kaditi, uživati alkoholnih pijač;
 - g. uživati hrane in pijače na način, da bi uničevali ali onesnažili vozilo;
 - h. povzročati škode na avtobusu, vozniku in potnikom.

26. člen

(vstopanje in izstopanje ter sprejem in izključitev uporabnika)

- (1) Uporabnik sme vstopiti in izstopiti samo na postaji ali postajališču, kjer je po voznem redu predviden postanek.
- (2) Uporabnik priključuje prevoz na klic v območju prevoza na klic z dvigom roke ali na javno dostopno številko mobilnega aparata voznika vozila, pri čemer je možno prevoz tudi vnaprej naročiti, rezervirati
- (3) Koncesionar je dolžan v mejah razpoložljivih mest v vozilu, v skladu z nemotenim izvajanjem prevozov, sprejeti v prevoz vsako fizično osebo, njeno ročno prtljago ter živali, skladno z določbami vsakokrat veljavne zakonodaje, tega odloka, koncesijske pogodbe in splošnih pogojev, katere potrди koncedent.
- (4) Vozno osebje ne sme dovoliti vstopa v vozilo oziroma mora odstraniti iz vozila osebo, ki s svojim vedenjem ali ravnanjem posega v pravice ostalih uporabnikov ali voznika v zvezi z nemotenim izvajanjem prevozov.
- (5) Odstranitev uporabnika iz vozila se lahko opravi na avtobusni postaji ali postajališču.
- (6) Koncesionar sme izključiti iz prevoza uporabnika, ki s svojim vedenjem nadleguje druge uporabnike ali ne spoštuje predpisov o javnem redu in miru, ne da bi mu moral vrniti prevoznino. Prav tako sme brez vračila prevoznine izključiti vinjene uporabnike ali uporabnike, ki so pod vplivom psihoaktivnih snovi, kot tudi uporabnike, ki želijo vstopiti v vozilo z rolerji ali drugimi nestabilnimi pripravami za hojo ali v vozilo vnesti nevarne snovi .

27. člen
(prevoz ročne prtljage in živali)

- (1) Uporabnik sme prevoz v vozilu mestnih linijskih prevozov opraviti skupaj s svojo ročno prtljago, skladno z vsakokrat veljavnimi Splošnimi prevoznimi pogoji za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu in v Splošnimi prevoznimi pogoji za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu - prevozi na klic, ki jih potrdi koncedent.
- (2) Z vozili mestnega linijskega prevoza se ne sme prevažati živih živali, razen:
 - a. službenih psov policije, vojske, carine, gorske reševalne službe in enot reševalnih psov Civilne zaščite, vse v spremstvu vodnika;
 - b. psov vodnikov za slepe ali gibalno ovirane osebe z vodnikom.
- (3) Podrobneje se prevoz živali opredeli v Splošnih prevoznih pogojih za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu in v Splošnih prevoznih pogojih za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu - prevozi na klic, ki jih potrdi koncedent.

28. člen
(pritožbe uporabnikov)

- (1) Koncesionar mora zagotoviti, da se lahko uporabniki pri njem pritožijo glede kvalitete in načina izvajanja mestnega linijskega prevoza. V ta namen mora koncesionar zagotoviti sistem za sprejemanje pritožb in zagotoviti njihovo hitro in učinkovito reševanje.
- (2) O načinu vlaganja pritožb in njihovega reševanja mora koncesionar obveščati uporabnike na način, določen v 24. členu tega Odloka.
- (3) Koncesionar se mora na pritožbo uporabnika odzvati v 14 dneh po njenem prejemu, bodisi s tem, da mu pisno navede razloge, zakaj meni, da pritožba ni utemeljena, bodisi s tem, da odpravi zatrjevane pomanjkljivosti opravljene prevozne storitve oziroma navede rok in način, kako bo te pomanjkljivosti odpravil.
- (4) O prejetih pritožbah in odzivih nanje mora koncesionar poročati koncedentu na način in v rokih, določenih v 45. členu tega Odloka, pri čemer mora v poročilo navesti podatke o posamezni pritožbi, razlogih zanjo in svojem odzivu nanjo.
- (5) Če uporabnik ni zadovoljen z odzivom koncesionarja na svojo pritožbo oziroma z njegovim ravnanjem glede odprave zatrjevane pomanjkljivosti, lahko zoper navedeno vloži pritožbo. Slednjo se lahko vloži v pisni obliki na naslov koncedenta, če koncesionar v 30 dneh od poteka roka za njegov odziv slednjega ni podal ali je odziv koncesionarja za uporabnika nesprejemljiv. V zahtevi ni mogoče uveljavljati denarnih oziroma odškodninskih zahtevkov.
- (6) Koncedent po opravljenem postopku obravnave pritožbe in ugotovitve dejanskega stanja naloži koncesionarju ustrezno ukrepanje – po potrebi z upravno odločbo, da odpravi ugotovljene pomanjkljivosti pri izvajanju storitev v okviru mestnega linijskega prevoza ali mu naloži drugo ravnanje, s katerim naj koncesionar uskladi izvajanje pogodbenih storitev s tem Odlokom in drugimi predpisi ali običajnimi pravili izvajanja prevozov, če ugotovi, da je koncesionar pri opravljanju mestnega linijskega prevoza ravnal v nasprotju s koncesijsko pogodbo, tem Odlokom in drugimi predpisi ali običajnimi pravili izvajanja prevozov.

29. člen
(splošni pogoji)

- (1) Koncesionar lahko podrobneje uredi način izvajanja prevozov in pravic ter obveznosti potnikov s svojimi splošnimi pogoji, ki morajo upoštevati veljavne zakonske določbe, določbe tega Odloka in koncesijske pogodbe.
- (2) Koncesionar mora pred sprejemom splošnih pogojev iz predhodnega odstavka pridobiti ustrezno soglasje koncedenta, ki ga koncedent praviloma poda v roku 30 dni.
- (3) Splošne pogoje mora koncesionar objaviti na način določen v 24. členu tega Odloka.

VII. FINANCIRANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE IN VOZOVNICA

30. člen (viri financiranja)

- (1) Storitve v okviru mestnega linijskega prevoza se financirajo iz naslednjih virov:
 - a. sredstev plačil uporabnikov za opravljene prevozne storitve – prevoznin;
 - b. prihodkov oglaševanja na avtobusih iz 23. člena tega Odloka;
 - c. drugih sredstev, ki jih pridobi koncesionar na podlagi posebnih predpisov, in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij potnikov (subvencije za prevoze dijakov in študentov, subvencije za invalidne osebe in podobne subvencije za določene kategorije potnikov);
 - d. lastnih sredstev koncesionarja;
 - e. nadomestil iz proračuna koncedenta za izvajanje mestnega linijskega prevoza.
- (2) Sredstva iz prejšnjega odstavka se smejo uporabljati izključno za opravljanje gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza.
- (3) Prevoz na klic se v celoti financira iz proračuna koncedenta.
- (4) Koncesionar mora skladno z zakonom o preglednosti finančnih odnosov in ločenem evidentiranju različnih dejavnosti in predpisi, izdanimi za njegovo izvrševanje, drugimi predpisi in računovodskimi standardi voditi ločeno računovodsko evidenco o sredstvih in virih sredstev ter prihodkih in odhodkih za izvajanje gospodarske javne službe mestni linijski prevoz in prevoza na klic.

31. člen (nadomestilo)

- (1) Koncedent koncesionarju za opravljanje mestnega linijskega prevoza plačuje mesečno nadomestilo, katerega višina se določi na podlagi sledeče formule:

mesečno nadomestilo =

število prevoženih kilometrov na linijah v posamičnem mesecu x cena na prevožen kilometer –plačila koncesionarju s strani uporabnikov – prihodki iz naslova oglaševanja

- (2) Cena za prevožen kilometer je opredeljena v koncesijski pogodbi. Število prevoženih kilometrov na linijah v posamičnem mesecu je pogojeno z dejansko izvedenimi prevozi koncesionarja v posamičnem mesecu na območju iz 6. člena tega Odloka. Koncesionar je dolžan koncedentu podati mesečno poročilo o prevoženih kilometrih, pri čemer metodologija za zbiranje podatkov o prevoženih kilometrih temelji na zanesljivih in preverljivih dokazilih. Cena izraža odhodke in stroške, ki jih ima izvajalec z izvajanjem gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, preračunana na kilometer javnega prevoza. Ponudbeno ceno po strukturi stroškov in odhodkov navede izvajalec v vlogi za pridobitev koncesije na obrazcu, ki je sestavni del javnega razpisa za podelitev koncesije po tem odloku. S sklenitvijo koncesijske pogodbe ponudbena cena postane pogodbeno cena.
- (3) Upravičeni stroški iz prvega odstavka tega člena so neposredni stroški, ki so vezani na izvajanje mestnega linijskega prevoza koncesionarja:
 - a. pogonska goriva za vozila,
 - b. amortizacija vozil in opreme,
 - c. redno vzdrževanje vozil,
 - d. stroški dela voznega osebja,
 - e. osnovno zavarovanje vozil,
 - f. drugi upravičeni stroški, ki jih opredeljuje koncesijska pogodba.
- (4) Koncedent koncesionarju za izvajanje storitev prevoza na klica plačuje nadomestilo, v višini upravičenih stroškov, ki obsegajo:
 - a. polnjenje vozil;
 - b. amortizacija vozil in opreme v skladu s koncesijsko pogodbo;
 - c. redno vzdrževanje vozil;
 - d. stroški dela voznega osebja;

- e. osnovno zavarovanje vozil;
- f. drugi upravičeni stroški, ki jih opredeljuje koncesijska pogodba.

32. člen
(subvencije za potnike)

- (1) Koncesionar je dolžan uporabiti za izvajanje mestnega linijskega prevoza sredstva, ki jih pridobi na podlagi posebnih predpisov, in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij uporabnikov (subvencije za prevoze dijakov, subvencije za prevoze študentov, subvencije za invalidne osebe in podobno).
- (2) Subvencije ne smejo presežati višine prevoznine.

33. člen
(tarifa in cene)

- (1) Cene prevoznih storitev (prevoznina) so določene v tarifi prevoznin, ki jih s Sklepom o določitvi cene prevoznih storitev določi koncedent.
- (2) V sklepu iz predhodnega odstavka se določijo tudi najvišje cene drugih proizvodov in storitev, ki jih koncesionar v zvezi s prevozi mestnih linijskih prevozov zaračunava uporabnikom.
- (3) Ne glede na določbo prvega odstavka tega člena je storitev prevoza na klic za uporabnika brezplačna.
- (4) Razen v primerih iz petega in šestega odstavka tega člena koncesionar ne sme uporabljati drugačnih cen prevoznin, kot so določene s tarifo iz prvega odstavka tega člena.
- (5) Koncesionar lahko v svojem ceniku določi nižje cene prevoznin, kot so določene s sklepom iz prvega odstavka tega člena, ali izvede občasne promocijske akcije z znižanjem cene, če s tem ne diskriminira občasnih uporabnikov mestnih linijskih prevozov ali ne diskriminira med različnimi kategorijami uporabnikov s tem, da bi porušil razmerja med cenami prevozov različnih kategorij uporabnikov, določenih s sklepom, in hkrati škodno ne posega v višino predvidenega nadomestila iz proračuna koncedenta za izvajanje mestnega linijskega prevoza.
- (6) Če koncesionar za posamezne kategorije uporabnikov pridobiva v skladu s predpisi subvencije ali druga sredstva države oziroma lokalne skupnosti, ki se obračunajo na višino prevoznine, se pri izračunu višine tega nadomestila uporablja prevoznina, določena s cenikom, posameznemu uporabniku, za katerega je prejel subvencijo, pri čemer lahko koncesionar zaračuna le razliko med prevoznino, določeno s cenikom, in subvencijo.
- (7) Koncesionar mora zagotoviti obveščanje uporabnikov o ceniku in morebitnih popustih na način, določen v 24. členu tega Odloka.

34. člen
(pogodbeni znesek)

- (1) Pogodbeni znesek je enak zmnožku pogodbene cene na kilometer in obsegu izvajanja storitev gospodarske javne službe mestni linijski prevoz potnikov, izraženega v kilometrih.
- (2) Če je izvajalec sestavljen iz več pravnih ali fizičnih oseb (konzorcij), se pogodbeni znesek plačuje enemu od njih ali na račun, ki ga določijo.
- (3) Za razporejanje splošnih stroškov in sredstev na gospodarsko javno službo in zunaj gospodarske javne službe je treba upoštevati načela stroškovnega računovodstva.
- (4) Izvajalec ni v nobenem primeru upravičen do povračila istih stroškov iz več pravnih naslovov.

35. člen
(razlogi za prilagoditev finančnih razmerij)

- (1) Pogodbena cena se lahko spremeni, če se upravičeno spremenijo stroški in obseg izvajanja gospodarske javne službe v skladu z določili koncesijske pogodbe.
- (2) Pogodbena cena se lahko spremeni v primerih, ko koncesionar določene vožnje izvaja z vozili na alternativna goriva v skladu z uredbo, ki ureja alternativna goriva v prometu in način zagotavljanja

infrastrukture zanje. Spremenjeno pogodbeno ceno lahko koncesionar predlaga s predložitvijo podrobnega izračuna spremembe stroškov in odhodkov v primerjavi z vozili na dizelski pogon, za znesek povišanja ponudbene cene pa se za razdalje, prevožene z vozili na alternativna goriva, poveča tudi nadomestilo. Koncesionar se o predlogu povišane pogodbeno cene uskladi s koncedentom.

36. člen
(prilagoditev pogodbenega zneska)

Prilagoditev pogodbenega zneska se v skladu z določili koncesijske pogodbe izvaja s sklenitvijo aneksa h koncesijski pogodbi, če se spremeni element stroška cene goriva ali višina plač po kolektivni pogodbi za dejavnost, ki je predmet koncesije.

37. člen
(vozovnica)

- (1) Koncesionar je uporabniku dolžan izdati vozovnico v fizični ali elektronski obliki.
- (2) Vrste vozovnic, nakup vozovnic in obveznosti koncedenta, koncesionarja in uporabnikov v zvezi z vozovnicami se opredelijo v Sklepu o določitvi cene prevoznih storitev.
- (3) Če se v času izvajanja mestnega linijskega prevoza po tem Odloku uvede ali spremeni sistem vozovnice, je koncesionar dolžan slediti uvedenih spremembam.
- (4) Uporaba enotne vozovnice IJPP se ureja po Splošnih pogojih za uporabo subvencionirane vozovnice integriranega javnega potniškega prometa in v skladu z dogovorom med koncedentom in upravljalcem sistema enotne vozovnice IJPP.

VIII. POSTOPEK IZBORA KONCESIONARJA

38. člen
(javni razpis)

- (1) Koncesionarja za izvajanje gospodarske javne službe izbere koncedent na podlagi javnega razpisa, ob upoštevanju določb zakona, ki ureja javno-zasebno partnerstvo, zakona, ki ureja gospodarske javne službe, ob smiselni uporabi zakona, ki ureja javno naročanje.

39. člen
(objava javnega razpisa)

- (2) Javni razpis za podelitev koncesije se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije oziroma na Portalu javnih naročil.
- (3) Vsebina javnega razpisa se objavi na obrazcu za objavo obvestila o javnem naročilu.

40. člen
(pogoji, ki jih mora izpolnjevati koncesionar)

- (1) Koncesionar mora za opravljanje koncesije izpolnjevati naslednje pogoje:
 - a) da je registriran za opravljanje dejavnosti, ki je predmet koncesije;
 - b) da ima veljavno licenco za opravljanje dejavnosti, ki je predmet koncesije;
 - c) da je organizacijsko, kadrovsko in tehnično usposobljen za izvajanje javne službe;
 - d) da ne obstajajo obvezni izključitveni razlogi za izključitev koncesionarja skladno s predpisi o javnem naročanju;
 - e) da na dan roka za oddajo ponudb oziroma prijav proti koncesionarju ni uveden postopek prisilne poravnave ali stečaja ali drug postopek, ki ima za posledico prenehanje obstoja koncesionarja, ali drugo obliko ugotovljene insolventnosti koncesionarja;

- f) da izpolnjuje ekonomske in finančne pogoje, kot bodo določeni z javnim razpisom za izbiro koncesionarja;
- g) da razpolaga z zadostnim številom usposobljenih strokovnih kadrov;
- h) da razpolaga z zadostnim številom ustreznih vozil;
- i) da ima ustrezne izkušnje in reference na področju izvajanja javne službe;
- j) da razpolaga s finančnim načrtom, iz katerega so razvidni vsi stroški izvajanja koncesije in posebnih linijskih prevozov z navedenimi viri financiranja za pokritje predvidenih stroškov;
- k) da bo sklenil zavarovanje odgovornosti za škodo, ki jo pri opravljanju ali/in v zvezi z izvajanjem koncesije povzročijo pri koncesionarju zaposleni tretjim osebam, občini ali državi;
- l) da bo podal izjavo, s katero bo potrdil, da sprejema vse obveznosti, določene s tem odlokom in z razpisno dokumentacijo;
- m) da bo podal izjavo, s katero bo potrdil, da je sposoben zagotavljati izvajanje javne službe in posebnih na kontinuiran in kakovosten način, ob upoštevanju tega odloka, predpisov, normativov in standardov s tega področja in področja javnega naročanja ter ob upoštevanju krajevnih običajev;
- n) da izpolnjuje vse druge pogoje, določene v razpisni dokumentaciji.

(2) Pogoje se natančneje definira v fazi oblikovanja besedila javnega razpisa iz 38. člena tega Odloka.

41. člen

(merila za izbiro koncesionarja)

- (1) V postopku izbire najugodnejšega ponudnika se lahko upoštevajo naslednja merila:
 - a. skupna višina stroškov izvajanja koncesionirane dejavnosti,
 - b. standard kvalitete izvajanja koncesionirane dejavnosti,
 - c. socialna in ekološka merila.
- (2) Merila za izbor najugodnejšega ponudnika se natančneje definira v fazi oblikovanja besedila javnega razpisa iz 38. člena tega Odloka.

42. člen

(strokovna komisija)

- (1) Strokovno komisijo za izbiro koncesionarja za izvedbo predmeta koncesije s sklepom imenuje župan.
- (2) Strokovna komisija ima predsednika in najmanj dva člana. Predsednik in ostali člani strokovne komisije morajo imeti najmanj visokošolsko izobrazbo prve stopnje in najmanj dve leti delovnih izkušenj z delovnega področja, da lahko zagotovijo strokovno presojo ponudb.
- (3) Strokovna komisija sodeluje v postopku izbire koncesionarja tako, da sodeluje v fazi priprave besedila razpisa, sodeluje v fazi od objave razpisa do roka za oddajo ponudb, sodeluje na javnem odpiranju prijav/ponudb, sodeluje na drugih procesnih aktivnostih vezanih na pogajanja ali pojasnilo/dopolnitev ponudb/prijav, pregleda in oceni prijave/ponudbe in ugotovi, ali izpolnjujejo razpisne pogoje, sestavi poročilo ter navede, katere ponudbe izpolnjujejo razpisne zahteve, razvrsti te ponudbe tako, da je razvidno, katera od ponudb ustreza postavljenim zahtevam razpisa oziroma kakšen je nadaljnji vrstni red glede na merila ter posreduje poročilo koncedentu. Naloga strokovne komisije je lahko tudi izvedba pogajanj z usposobljenimi kandidati/ponudniki.

43. člen

(akt izbire koncesionarja)

- (1) O izbiri koncesionarja odloči koncedent ob upoštevanju določb veljavne zakonodaje s področja gospodarskih javnih služb.
- (2) Pravno varstvo se zagotavlja v skladu z zakonom o javnem naročanju in z zakonom, ki ureja revizijo postopkov oddaje javnih naročil.

44. člen

(zavrnitev vseh prijav/ponudb)

- (1) Koncedent tudi po objavi javnega razpisa ni zavezan, da izbere koncesionarja.

- (2) Če koncedent v postopku izbire ne izbere koncesionarja, o tem izda akt, s katerim se konča postopek izbire, v katerem se navedejo vse stranke, katerih prijave/ponudbe so bile zavržene, in utemeljitev razlogov za njihovo zavrnitev.

IX. KONCESIJSKA POGODBA

45. člen

(sklenitev pogodbe)

- (1) Koncesijsko pogodbo z izbranim koncesionarjem, po pravnomočno zaključenem postopku izbora v imenu koncedenta sklene župan.
- (2) S koncesijsko pogodbo koncedent in koncesionar uredita vsa medsebojna razmerja v zvezi s koncesijo in druga vprašanja, ki jih mora urediti koncesijska pogodba po zakonu, ki ureja gospodarske javne službe.
- (3) Koncesijska pogodba mora biti sklenjena v pisni obliki, sicer nima pravnega učinka.
- (4) V pogodbi iz prvega odstavka tega člena koncedent in koncesionar podrobno uredita medsebojna razmerja v zvezi z izvajanjem predmeta koncesije, zlasti pa:
 - a. način in roke plačila nadomestila,
 - b. razmerja v zvezi s sredstvi, ki jih vloži koncedent,
 - c. dolžnost koncesionarja poročati koncedentu o vseh dejstvih in pojavih, ki utegnejo vplivati na izvajanje gospodarske javne službe na način in pod pogoji, določenimi v koncesijskem Odloku,
 - d. način finančnega in strokovnega nadzora s strani koncedenta,
 - e. pogodbene sankcije zaradi neizvajanja ali nepravilnega izvajanja javne službe,
 - f. medsebojna razmerja v zvezi z morebitno škodo, povzročeno z izvajanjem ali neizvajanjem javne službe,
 - g. razmerja ob spremenjenih in nepredvidljivih okoliščinah,
 - h. način spreminjanja koncesijske pogodbe,
 - i. vsebine, ki v času sklenitve koncesijske pogodbe še niso povsem znane (med drugim: selitev avtobusne postaje, uvedba novih plačilno/identifikacijskih sistem npr. pametna kartica, uvedba novih IT tehnologij, zahteve po dodatnem poročanju, nove oblike mobilnosti) ter način njihovega financiranja,
 - j. prenehanje koncesijske pogodbe in njeno morebitno podaljšanje.
- (5) V primeru neskladja med določbami koncesijskega akta in določbami koncesijske pogodbe, veljajo določbe koncesijskega akta.

46. člen

(Spremembe koncesijske pogodbe med njeno veljavnostjo)

- (1) Spremembe koncesijske pogodbe so dopustne pod pogoji, določenimi v veljavni zakonodaji s področja javno-zasebnega partnerstva in javnega naročanja.
- (2) Koncedent ali koncesionar lahko zahtevata spremembo koncesijske pogodbe v primerih:
 - spremembe zakonov in predpisov, ki bistveno vplivajo na spremembo določb koncesijske pogodbe;
 - dodatnih investicij in storitev, ki niso bile vključene v prvotno koncesijsko pogodbo;
 - bistvenih sprememb cen goriv, kar se podrobneje dogovori v koncesijski pogodbi;
 - spremenjenih okoliščin, ki jih ni bilo možno predvideti ob podpisu koncesijske pogodbe, kot so npr. spremembe tehnologij (elektrifikacija voznega parka, vzpostavitev ustrezne polnilne infrastrukture, senzorike, uvedba mestne kartice in digitalne platforme ipd. ter s tem povezane posledice), vzpostavitev nove avtobusne postaje, morebitna integracija mestnega in javnega linijskega prometa;
 - v drugih primerih, ko so izpolnjeni pogoji skladno z veljavno zakonodajo s področij podeljevanja koncesij in javno-zasebnega partnerstva.
- (3) Koncedent lahko zahteva spremembo koncesijske pogodbe tudi v primeru, če je to potrebno, da se zavaruje javni interes.
- (4) Koncedent lahko zahteva spremembo koncesijske pogodbe tudi v primeru, ko v času izvajanja koncesije zagotovi nova vozila, s katerimi se bo izvajala koncesija, ki so okoljsko bolj sprejemljiva in od koncesionarja zahteva, da naloge koncesije izvaja s temi vozili. Pogoje in način prevzema vozil ter vpliv na spremembo koncesijske pogodbe se podrobneje uredi v koncesijski pogodbi.
- (5) V primeru spremembe pogodbe je koncedent dolžan povrniti stroške koncesionarju, ki mu nastanejo zaradi spremembe pogodbe.

47. člen
(prenos koncesije)

- (1) Koncesionar ne sme brez pisnega soglasja koncedenta prenesti koncesije na tretjo osebo.
- (2) Koncesionar lahko izvajanje posameznih nalog iz koncesionirane dejavnosti prenese na podizvajalce le ob izpolnjevanju prvotno določenih pogojev za podizvajalca in ob predhodnem pisnem soglasju koncedenta.
- (3) Prenos koncesije je brez soglasja koncedenta dopusten le v primeru, ko nov koncesionar, ki izpolnjuje prvotno določene pogoje za ugotavljanje sposobnosti, v celoti ali delno nasledi prvotnega koncesionarja po prestrukturiranju podjetja, vključno s prevzemom, združitvijo, pripojitvijo ali insolventnostjo, če to ne vključuje bistvenih sprememb pogodbe iz vsakokrat veljavne zakonodaje, ki ureja javna naročila. O statusnih spremembah ter pomembnejših spremembah v strukturi članstva, vodenja ali nadzora je koncesionar dolžan koncedenta obvestiti najkasneje v 30 dneh od nastanka spremembe.

X. NADZOR

48. člen
(nadzor)

- (1) Nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe izvaja koncedent. Koncedent lahko za posamezna strokovna in druga opravila nadzora pooblasti pristojno strokovno službo ali drugo institucijo.
- (2) Koncesionar je osebam iz prejšnjega odstavka dolžan omogočiti nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe, predložiti vso potrebno dokumentacijo v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza, dajati informacije v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza in omogočiti vpogled v poslovne knjige in evidence v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza.
- (3) Nadzor se lahko izvaja v prostorih koncesionarja, v vozilih, s katerimi opravlja mestne linijske prevoze, ali na postajah oziroma postajališčih in drugje na linijah.
- (4) Nadzor obsega pregled finančnega poslovanja v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza, nadzor izvajanja dejavnosti, nadzor nad pravilnostjo beleženja podatkov, ki so ključni za izračun nadomestila iz 31. člena tega Odloka, in nadzor nad ustreznostjo uporabe prevoznih sredstev in naprav ter ostalih sredstev za izvajanje dejavnosti, kakor tudi nadzor izvajanja dejavnosti v skladu z zakoni in drugimi predpisi.
- (5) Nadzor je lahko napovedan ali nenapovedan in mora potekati tako, da ne ovira rednega izvajanja mestnega linijskega prevoza. Praviloma se izvaja v poslovnem času koncesionarja. Nadzornik se izkaže s pooblastilom. Nadzornik je dolžan podatke o poslovanju koncesionarja obravnavati kot poslovno skrivnost.
- (6) O nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in koncedenta oziroma koncedentov pooblaščenec.

49. člen
(spremljanje kakovosti)

- (1) Koncedent spremlja in ocenjuje kakovost opravljenih storitev.
- (2) Kakovost opravljenih storitev lahko koncedent spremlja neposredno v okviru nadzora iz prejšnjega člena ali s pomočjo specializiranih organizacij.
- (3) Če se ugotovi odstopanje kvalitete storitve od standardov, določenih s tem Odlokom in posebnimi dogovori, lahko uporabi sankcije, opredeljene v koncesijski pogodbi.

50. člen
(poročanje)

- (1) Vsi podatki v zvezi z izvajanjem koncesije so podatki, koncedenta, ki jih koncesionar zbira v imenu in za račun koncedenta.
- (2) Koncesionar mora enkrat mesečno, najkasneje do 20. dne v mesecu koncedentu poročati vsaj o:
 - a. številu prepeljanih uporabnikov na posamezni liniji v preteklem mesecu;
 - b. številu opravljenih kilometrov;
 - c. prejetih pritožbah uporabnikov in odzivih nanje;

- d. prihodkih iz prevoznin za pretekli mesec;
 - e. drugih direktnih in indirektnih prihodkih, prejetih v preteklem mesecu, vezanih na izvajanje gospodarske javne službe;
 - f. vseh drugih podatkih, določenih z Odlokom ali koncesijsko pogodbo.
- (3) Koncesionar je dolžan podatke iz prejšnjega odstavka pošiljati koncedentu v elektronski obliki, kot prilogo računu bodisi v drugi frekvenci, obliki ali formatu kot ga določi koncedent.
 - (4) Koncesionar je dolžan koncedentu podati letno poročilo do 30. junija tekočega leta za preteklo leto.
 - (5) Letno poročilo mora obsegati podatke iz prvega odstavka, poleg tega pa še podatke o doseganju standardov kakovosti storitev, določenih s tem Odlokom in posebnim dogovorom. Letno poročilo mora obsegati tudi revidirane računovodske izkaze, izdelane skladno z zakonom, ki ureja finančne odnose in ločeno evidentiranje različnih dejavnosti in predpisi, izdanimi za njegovo izvrševanje, ter opisno oceno izvajanja mestnih linijskih prevozov v preteklem letu.
 - (6) Koncesionar mora na zahtevo koncedenta pripraviti izredno pisno poročilo o stanju, opravljenih in potrebnih storitvah, potrebnih investicijah in organizacijskih ukrepih ter kakovosti izvajanja koncesije. S poročilom se seznanjajo občinski svet koncedenta, v kolikor le-ta tako zahteva.

51. člen
(enostranski ukrepi v javnem interesu)

Če koncedent ugotovi, da koncesionar ne izpolnjuje obveznosti iz koncesijskega razmerja pravilno, mu lahko z upravno odločbo naloži izpolnitev teh obveznosti, oziroma drugo ravnanje, ki izhaja iz vsakokrat veljavne zakonodaje, tega Odloka ali koncesijske pogodbe.

XI. PRENEHANJE KONCESIJSKEGA RAZMERJA

52. člen
(prenehanje koncesijskega razmerja)

Koncesijsko razmerje preneha:

- zaradi prenehanja koncesijske pogodbe;
- z odkupom koncesije;
- z odvzemom koncesije;
- zaradi prenehanja koncesionarja.

53. člen
(prenehanje koncesijske pogodbe)

- (1) Koncesijska pogodba redno preneha s potekom časa in z izpolnitvijo vseh pogodbenih obveznosti pogodbenih strank.
- (2) Koncesijska pogodba preneha z odstopom pogodbi zveste stranke od pogodbe zaradi bistvene kršitve obveznosti druge stranke. Odstop zaradi kršitve pogodbe se podrobneje uredi v koncesijski pogodbi, pri čemer rok za odstop ne sme biti krajši od treh mesecev.
- (3) Stranki koncesijske pogodbe se lahko kadar koli med trajanjem pogodbe sporazumeta o prenehanju pogodbe. Pogodbena stranka, ki želi sporazumno prenehanje pogodbe, da drugi pogodbeni stranki izjavo, ki vsebuje najmanj predlog pogojev in rok za prenehanje pogodbe z obrazložitvijo. Koncedent in koncesionar se lahko sporazumeta za razvezo pogodbe, če ugotovita, da nadaljnje opravljanje dejavnosti na način in pod pogoji iz pogodbe ni smotno ali mogoče. Pobuda in sporazum morata biti v pisni obliki.

54. člen
(odkup koncesije)

- (1) Z odkupom koncesije preneha koncesijsko razmerje tako, da koncesionar preneha opravljati javno službo, ki je predmet koncesije, koncedent pa v določenem obsegu prevzame objekte in naprave, ki jih je koncesionar zgradil ali drugače pridobil za namen izvajanja koncesionirane gospodarske javne službe.
- (2) Način, obseg in pogoji odkupa se določijo v koncesijski pogodbi.
- (3) Odkup je lahko tudi prisilen. Za prisilen odkup koncesije se uporabljajo določbe predpisov, ki urejajo razlastitev. Ob prisilnem odkupu je koncedent dolžan plačati koncesionarju odškodnino, ki se določa po predpisih o razlastitvi.

55. člen
(odvzem koncesije)

- (1) Koncedent lahko z odločbo delno ali v celoti odvzame koncesijo:
 1. če koncesionar ne izpolnjuje enega ali več pogojev iz tega Odloka;
 2. če koncesionar ne začne izvajati koncesije v roku, dogovorjenem s koncesijsko pogodbo, ali če obstaja utemeljen dvom, da koncesionar v bistvenem delu ne bo izpolnil prevzetih obveznosti;
 3. če je v javnem interesu, da se dejavnost preneha izvajati kot gospodarska javna služba ali koncesionirana gospodarska javna služba;
 4. če se je koncesija bistveno spremenila in je treba zaradi tega opraviti nov postopek izbire koncesionarja;
 5. če je za koncesionarja v času podelitve koncesije obstajal razlog za izključitev, zaradi katerega bi moral biti izključen iz postopka izbire koncesionarja;
 6. če je Sodišče Evropske unije po postopku v skladu z 258. členom Pogodbe o delovanju Evropske unije (prečiščena različica Pogodbe o delovanju Evropske unije, UL C št. 202 z dne 7. 6. 2016, str. 47; v nadaljnjem besedilu: PDEU) ali Pogodbe o Evropski uniji (prečiščena različica Pogodbe o Evropski uniji, UL C št. 202 z dne 7. 6. 2016, str. 13; v nadaljnjem besedilu: PEU) ugotovilo hujše kršitve obveznosti koncedenta, ki izhajajo iz PEU ali PDEU, zaradi česar koncesija ne bi smela biti podeljena koncesionarju;
 7. če koncesionar ne spoštuje zahteve koncedenta glede zamenjave podizvajalca, za katerega obstajajo razlogi za izključitev;
 8. če koncesionar po lastni krivdi ne izvaja koncesije, zaradi česar nastanejo dlje časa trajajoče motnje pri izvajanju storitev, ki niso posledica višje sile ali razlogov izven sfere koncesionarja;
 9. če koncesionar pri izvajanju koncesije koncedentu, uporabnikom ali tretjim osebam namenoma ali iz hude malomarnosti povzroči škodo;
 10. če koncesionar v primeru prostih zmogljivosti vozila neupravičeno odklanja opravljanje prevoza zainteresiranim potnikom;
 11. če koncesionar v avtobus, v katerem so še proste zmogljivosti, ne sprejme potnikov z vnaprej kupljenimi vozovnicami;
 12. če koncesionar ne ravna v skladu z navodili ali dokončnimi odločbami, ki jih koncedent izda v okviru nadzora nad koncesijo;
 13. če je po sklenitvi pogodbe ugotovljeno, da je koncesionar dal zavajajoče in neresnične podatke, ki so vplivali na podelitev koncesije;
 14. če se uveljavlja protikorupcijska klavzula iz pogodbe;
 15. če koncesionar ne omogoča koncedentu izvajanja nadzora;
 16. če koncesionar ne ravna v skladu z dokončnimi odločbami, izdanimi v okviru inšpekcijskega nadzora ali drugega nadzora pristojnega organa nad izvajalcem pri izvajanju koncesije.
- (2) Delni odvzem koncesije pomeni odvzem koncesije za posamezno linijo. Mogoč je v primerih iz 2. do 8. točke prejšnjega odstavka.
- (3) Odvzem koncesije pomeni odvzem koncesije za vse linije, po katerih v skladu s koncesijsko pogodbo opravlja prevoze koncesionar.
- (4) Koncedent pisno opozori koncesionarja na kršitve, ki so razlog za odvzem koncesije, mu določi primeren rok za odpravo kršitev in ga opozori, da bo v nasprotnem primeru uveden postopek odvzema koncesije.
- (5) Če je koncesionar konzorcij, kršitev posameznega člana konzorcija velja za kršitev koncesionarja.

56. člen
(prenehanje koncesionarja)

- (1) Koncesijsko razmerje preneha s prenehanjem koncesionarja, če nima univerzalnega pravnega naslednika.
- (2) V primeru univerzalnega pravnega naslednika koncesionarja koncesijsko razmerje ne preneha, ampak se prenese na pravnega naslednika v skladu z določbami 47. člena tega Odloka.
- (3) Koncesijsko razmerje preneha z dnem, ko po zakonu nastanejo pravne posledice začetka stečajnega postopka. Na vozilih in drugih sredstvih koncesionarja, namenjenih izvajanju koncesije, ima koncedent izločitveno pravico v skladu z zakonom, ki ureja javno zasebno partnerstvo. Koncedent lahko uveljavlja izločitveno pravico tudi v drugih načinih prenehanja koncesionarja (likvidacija, izbris). V tem primeru koncedent vplača ustrezen del vrednosti izločenega premoženja v stečajno ali likvidacijsko maso.
- (4) Če je koncesionar konzorcij, zaradi prenehanja enega člana konzorcija ali več teh ali uvedbe stečaja nad njimi koncesijsko razmerje ne preneha, če lahko drugi člani konzorcija izvajajo koncesijo.

XII. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

57. člen
(veljavnost terminskih vozovnic)

Koncesionar je dolžan zagotoviti, da terminske vozovnice, ki jih je uporabnik kupil pred začetkom izvajanja mestnega linijskega prevoza od prejšnjega izvajalca mestnih linijskih prevozov, brez dodatnih stroškov za uporabnike veljajo do izteka njihove veljavnosti.

58. člen
(prenehanje veljavnosti)

Z dnem uveljavitve tega Odloka preneha veljati Odlok o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa (Uradni list RS, št. 47/13, 86/16).

V Odloku o oglaševanju in usmerjevalnem sistemu v Mestni občini Kranj (Uradni list RS, št. 79/01, 20/06) se v 14. členu:

- prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:
»Stranka lahko oglašuje za lastne potrebe tudi na zunanjih stenah avtobusov mestnega prometa z nalepkami, napisi in podobno v skladu z določbami odloka, ki ureja mestni linijski prevoz.«
- drugi odstavek se črta.

V Odloku o občinskih taksah v Mestni občini Kranj (Uradni list Republike Slovenije, št. 138/06, 43/12) se v Tarifi št. 2 črta točka 2.7.5.

59. člen
(ohranitev veljavnosti)

Ne glede na prenehanje veljavnosti Odloka o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa (Uradni list RS, št. 47/13, 86/16) ostanejo v veljavi na njegovi podlagi sprejeti akti, do sprejema novih, zlasti:

- Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda (Uradni list RS, št. 10/14),
- Sklep o določitvi cene prevoznih storitev (Uradni list RS, št. 51/13).

60. člen
(uveljavitev)

Ta Odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.

Župan
Mestne občine Kranj
Matjaž Rakovec

Na podlagi 29. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 27-08 – odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 – odl. US, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 76/16 – odl. US, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 - ZIUOOPE; v nadaljevanju: ZLS), ~~22/18~~ 24. člena Statuta Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 165/2021 – UPB4; v nadaljevanju: Statut), 3., 7. in 33. člena Zakona o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN, 57/11; v nadaljevanju: ZGJS), 11., 36. in 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06; v nadaljevanju: ZJZP) ter 53. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 105/22 – ZZNŠPP, 18/23 – ZDU-10131/06 (5/07 – popr.), 123/08, 28/10, 49/11, 40/12 – ZUJF, 57/12; v nadaljevanju: ZPCP-2) in Odloka o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, in 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23) je Mestni svet Mestne občine Kranj na ... seji dne .. sprejel

O D L O K

o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov ~~linijskih prevozov v mestnem prometu~~ v Mestni občini Kranj

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(Vsebina Odloka)

- (1) Odlok ureja organizacijo in način izvajanja gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov ~~v mestnem prometu~~ v Mestni občini Kranj (v nadaljnjem besedilu: gospodarska javna služba). Odlok je hkrati koncesijski akt za izvajanje gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov ~~v mestnem prometu~~.
- (2) Ta Odlok določa:
 - a. predmet gospodarske javne službe,
 - b. območje izvajanja gospodarske javne službe,
 - c. začetek in čas trajanja izvajanja gospodarske javne službe,
 - d. vrsto in obseg monopola,
 - e. splošne pogoje za izvajanje gospodarske javne službe,
 - f. splošne pogoje za uporabo storitve gospodarske javne službe,
 - g. uporabnike ter razmerja do uporabnikov,
 - h. vire financiranja gospodarske javne službe,
 - i. način plačila koncesionarja,
 - j. postopek izbire koncesionarja,
 - k. pogoje, ki jih mora izpolnjevati koncesionar,
 - l. organ, ki opravi izbor koncesionarja,
 - m. organ, pooblaščen za sklenitev koncesijske pogodbe,
 - n. javna pooblastila koncesionarju,
 - o. nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe,
 - p. prenehanje koncesijskega razmerja,
 - q. druge sestavine, potrebne za določitev in izvajanje gospodarske javne službe.

2. člen

(Opredelitev ključnih pojmov)

- (1) Pojmi, ki se uporabljajo v Odloku in imajo sledeč pomen:
 - a. »javni partner« je samoupravna lokalna skupnost (Mestna občina Kranj), ki v razmerju javno-zasebnega partnerstva v okviru svoje stvarne in krajevne pristojnosti sklene razmerje javno-

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Barva pisave: purpurna

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Barva pisave: Samodejno

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Ne Označeno

Oblikovano: Odstavek seznama; Naslov2a; Odstavek seznama_IP; Seznam_IP_1; Liste 1, Na sredini, Samoštevilčenje + Raven: 1 + Slog oštevilčenja: 1, 2, 3, ... + Začni pri: 1 + Poravnava: Levo + Poravnano pri: 0,63 cm + Zamik pri: 1,27 cm

Oblikovano: Na sredini

- zasebnega partnerstva, v katerem podeli pravico in obveznost izvajati dejavnost gospodarske javne službe, kot je opredeljena v nadaljevanju Odloka;
- b. »koncedent« je javni partner (Mestna občina Kranj);
 - c. »zasebni partner« oziroma »izvajalec javno-zasebnega partnerstva« je ena ali več pravnih ali fizičnih oseb, ki sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva, v katerem pridobi pravico in obveznost izvajati dejavnost gospodarske javne službe, kot je opredeljena v Odloku;
 - d. »koncesionar« je izvajalec javno-zasebnega partnerstva;
 - e. »razmerje javno-zasebnega partnerstva« je razmerje med javnim in zasebnim partnerjem. Razmerje javno-zasebnega partnerstva se izvaja v skladu s ~~4. členom~~ 4. členom Odloka ~~om~~;
 - f. »javni interes« je z zakonom ali na njegovi podlagi izdanim predpisom določena splošna korist, ki se ugotovi v skladu s 3. členom Odloka;
 - g. »razmerje javno-zasebnega partnerstva« je dvostransko pravno razmerje med Mestno občino Kranj in pravno ali fizično osebo (zasebni partner), v katerem javni partner podeli zasebnemu partnerju pravico in dolžnost izvajati dejavnost v javnem interesu, ~~ki se nanaša na 5. členski~~ skladno s tem Odlok ~~om~~;
 - h. »mestni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov, ki ga mestna občina kot javno službo organizira znotraj svojega območja;
 - i. »linija« je določena relacija in smer vožnje od začetne do končne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, na kateri se prevažajo potniki v linijskem cestnem prometu po voznem redu in ceni, ki sta vnaprej določena in objavljena;
 - j. »sprememba linije« je vsaka trajna ali začasna sprememba poteka linije, vključno z njeno delno opustitvijo ali smeri vožnje na posamični liniji;
 - k. »vozni red« je ureditev linije, s katero se določajo vrsta prevoza, način prevoza, vrstni red avtobusnih postaj in avtobusnih postajališč, njihova oddaljenost od začetne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, čas prihoda, postanka in odhoda na vsako avtobusno postajo ali avtobusno postajališče, obdobje, v katerem prevoznik opravlja prevoz na liniji, čas veljavnosti in režim obratovanja linije;
 - l. »frekvenca vožnje« je število enakomerno razporejenih odhodov avtobusov na liniji v časovni enoti, opredeljena kot čas v minutah med dvema zaporednima odhodoma;
 - m. »uporabnik« je potnica ali potnik, ki koristi storitve linijskih prevozov v mestnem prometu po tem Odloku;
 - n. »sistem enotne vozovnice« je način izvajanja javnih linijskih prevozov potnikov, kjer izvajalci ali izvajalke (v nadaljnjem besedilu: izvajalci) v različnih vrstah prometa izvajajo prevoze na podlagi enotne vozovnice, kar potnikom omogoča uporabo te vozovnice pri različnih izvajalcih v javnem linijskem prometu na območju Republike Slovenije, skladno z vsakokrat veljavno zakonodajo;
 - o. »obveznosti javne službe« so vse obveznosti izvajalca ali njegovih podizvajalcev v zvezi z izvajanjem gospodarske javne službe mestni linijski prevoz, določene s tem Odlokom in drugimi predpisi ali posamičnimi akti in sicer zlasti obveznost izvajati prevoze po liniji in v določenem voznem redu ne glede na število potnikov, obveznost izvajati prevoze po ceniku prevoznin, obveznost prevzeti vsakega potnika in prtljago, ki izpolnjuje splošne pogoje, obveznost zagotavljati predpisano kvaliteto storitev, obveznost obveščati javnost in obveznost uporabe kompatibilne vozovnice, če opravlja prevoze izvajalca več prevoznikov (podizvajalci).
 - p. »prevoz na klic« je napredna oblika javnega prevoza do največ osem potnikov in se izvaja na območjih prevoza na klic, na katerih ni organiziranega javnega prevoza potnikov, oziroma na območjih z nižjim povpraševanjem po storitvah javnega prevoza potnikov;
 - q. »območje prevoza na klic« je ožje območje Mestne občine Kranj, določeno ~~z~~ s sklepom koncedentav Prilogi 1 k temu Odloku, kjer velja režim prevoza na klic, in ki obsega območje Koroške ceste od št. 1 do št. 6, Slovenskega trga od št. 5 do št. 8, Gregorčičeve ulice od št. 6a do št. 2, Maistrov trg, Reginčeve ulice od št. 2 do št. 10, Tomšičeve ulice od št. 2 do št. 38, Glavni trg, Cankarjeve ulice, Trubarjev trg, Poštne ulice in Tavčarjeve ulice od št. 29 do št. 1.

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman,
Barva pisave: Samodejno

- (2) Ostali izrazi, uporabljeni v tem Odloku, imajo enak pomen, kot jih določajo zakon, ki ureja prevoze v cestnem prometu, zakon, ki ureja prevozne pogodbe v cestnem prometu ter ostali predpisi, ki urejajo cestni promet.

2.3. člen

(Javni interes)

Javni interes za izvajanje gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov ~~v mestnem prometu~~ temelji zlasti na sledečih podlagah:

- a. ~~trinajsti-peti~~ alineji drugega odstavka 21. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDLSL-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE), (Uradni list RS, št. 94/07 – UPB2, s spremembami);
- b. ~~48.-53.~~ členu Zakona o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNSPP in 18/23 – ZDU-10);
- c. 34. členu Odloka o gospodarskih javnih službah (Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23);
- d. ~~Oeeni možnost~~ Testu javno-zasebnega partnerstva za projekt »Izvajanje lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v Mestni občini Kranj/Izvajanje mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj«, ~~e. Strategiji trajnostnega razvoja Mestne občine Kranj 2009-2023,~~
~~f. Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),~~
~~g. Programu reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji,~~
~~h.e.~~ Ostalih aktih, vezanih na ureditev cestnega prometa v Mestni občini Kranj-

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman

ter zajema:

- zagotavljanje nemotenega delovanja izbirne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov,
- skrb za prometno varnost in nemoten transport potnikov,
- večjo povezljivost,
- razvoj trajnostne mobilnosti,
- skrb za čisto okolje,
- optimizacijo storitev prevozov,
- zmanjšanje prometnih zastojev in obremenjenosti mestnih središč s prometom,
- zagotavljanje višje življenjske ravni in kakovosti življenja občanov.

II. PREDMET IN OBMOČJE IZVAJANJA GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

3.4. člen

(Organizacijska zasnova javno-zasebnega partnerstva)

Javno-zasebno partnerstvo se izvaja v javno-naročniški obliki, v okviru katere se izvaja koncesija za opravljanje gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu.

4.5. člen

(predmet gospodarske javne službe)

- (1) Predmet izvajanja gospodarske javne službe po tem Odloku je izvajanje mestnega linijskega prevoza na območju Mestne občine Kranj.
- (2) Gospodarska javna služba obsega naslednje storitve:

- a. prevoz uporabnikov in ročne prtljage na linijah po voznem redu ter prevoz na klic skladno s predpisi in tem Odlokom;
- b. dnevno zagotavljanje pogojev za varno in nemoteno obratovanje vozil (tehnična brezhibnost vozil, usposobljenost vozil in voznikov za udeležbo v cestnem prometu, zavarovanje vozil, voznikov in potnikov, čistoča vozil in podobno);
- c. obveščanje uporabnikov o storitvah javne službe (voznih redih, cenah, pogojih prevoza, obvozih in splošne informacije o izvajanju javne službe);
- d. izdelavo in prodajo vozovnic;
- e. nadzor nad vozovnicami uporabnikov.

(3) Koncesionar mora kot sestavni del javne službe opravljati tudi naloge v zvezi z drugim obveščanjem uporabnikov, oblikovanjem voznih redov, vodenjem evidenc in obveščanjem koncedenta ter druge naloge, kot to določa veljavna zakonodaja in Odlok.

~~(3)~~(4) Prevoz na klic se izvaja v okviru gospodarske javne službe mestni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu na ožjem območju Mestne občine Kranj in na način, določen s posebnim sklepom koncedenta. Prevoz na klic se izvaja na območju prevoza na klic po prilagodljivem voznem redu, kjer se čas in relacija vožnje oblikujeta glede na prevozno potrebo uporabnika.

(4)(5) Koncesionar lahko opravlja tudi druge prevoze ali druge dejavnosti, pri čemer mora zagotoviti ločeno evidentiranje različnih dejavnosti skladno z zakonom, ki ureja preglednosti finančnih odnosov in ločeno evidentiranje različnih dejavnosti in predpisi, izdanimi za njegovo izvrševanje. Pri tem mora evidentirati gospodarsko javno službo po tem Odloku kot ločeno dejavnost, ki jo opravlja na podlagi izključne pravice v smislu zakona, ki ureja javno-zasebno partnerstvo.

5-6. člen

(območje izvajanja mestnega linijskega prevoza in vozni red)

Območje izvajanja mestnega linijskega prevoza je območje Mestne občine Kranj. V okvir izvajanja mestnega linijskega prevoza spadajo linije, ki ~~jih koncedent~~so opredeljene z ~~opredeli vsakokrat veljavnim~~ Sklepom o določitvi obveznih linij in voznega reda ~~in ter~~ za katere se pridobi ustrezno dovoljenje, skladno z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu.

6-7. člen

(standard dostopnosti)

-Razporeditev linij in postajališč mestnega linijskega prevoza mora težiti k zagotavljanju najmanj 80 % prostorske dostopnosti za vse ključne skupine prebivalstva.

7-8. člen

(spreminjanje linije in voznega reda tekom trajanja koncesije)

- (1) Koncesionar lahko v času izvajanja koncesije predlaga spremembo voznega reda, dodatne linije, podaljšanje ali spajanje obveznih in/ali dodatnih linij ter postajališča na teh linijah, če oceni, da bi predmetne spremembe izboljšale časovno in prostorsko dostopnost ali izboljšale ekonomske rezultate, vezane na izvajanje gospodarske javne službe.
- (2) Koncedent lahko ob utemeljenih razlogih (demografski, finančni ipd.) po posvetovanju s koncesionarjem v času izvajanja koncesije s sklepom spremeni sklep iz 6. člena Odloka, na način, da opusti, spremeni ali uvede dodatne linije ali spremeni vozni red.
- (3) O predlogu iz prvega odstavka tega člena in spremembi iz predhodnega odstavka tega člena odloči ~~mestni svet koncedenta~~župan. O uvedbi ali ukinitvi posamezne linije odloči mestni svet.

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Označeno

- (4) Vozni red za mestni linijski promet mora biti v največji možni meri usklajen z voznim redom za ~~medmestni potniški~~ medkrajevni linijski promet na območju Gorenjske in voznim redom šolskih prevozov, tako da potnikom zagotavlja čim krajšo čakalno dobo pri prestopih med mestnim linijskim prometom, medmestnim potniškim prometom na območju gorenjske in šolskimi prevozi ter obratno. Koncedent s sprejemom Sklepa o določitvi obveznih linij in voznega reda določi prioriteto za usklajevanje voznih redov mestnega linijskega prometa, medmestnega potniškega prometa na območju Gorenjske in voznih redov šolskih prevozov.
- (5) Vpliv spremembe linij ali voznega reda na razmerje med koncesionarjem in koncedentom se opredeli v koncesijski pogodbi, pri čemer se sledi načelu, da morajo biti koncesionarju povrnjeni stroški, ki mu nastanejo zaradi takšnih sprememb.

8.a člen

(prevoz na klie)

- (1) ~~Prevoz na klie se izvaja v okviru gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu na ožjem območju Mestne občine Kranj in na način, določen s posebnim sklepom koncedenta.~~
- (2) ~~Prevoz na klie se izvaja na območju prevoza na klie po prilagodljivem voznem redu, kjer se čas in relacija vožnje oblikujeta glede na prevozno potrebo uporabnika.~~

III. ČAS TRAJANJA KONCESIJE

9. člen

(čas trajanja koncesije)

- (1) Začetek in čas trajanja koncesije se opredelita v koncesijski pogodbi.

~~(1) — (2)~~ Koncesija se podeli za največ 10 let.

~~(1)(2) Koncesijsko razmerje je mogoče podaljšati skladno s pogoji vsakokrat veljavne zakonodaje, z možnostjo podaljšanja do izbire novega koncesionarja, vendar podaljšanje ne sme trajati več kot 1 leto~~

IV. VRSTA IN OBSEG MONOPOLA

10. člen

Koncedent zagotavlja koncesionarju izključno pravico opravljanja koncesionirane dejavnosti iz ~~5. člena~~ tega Odloka na opredeljenem območju izvajanja za čas trajanja koncesijske pogodbe ter druge pravice, določene v koncesijski pogodbi v skladu s tem Odlokom.

V. SPLOŠNI POGOJI IN OBVEZNOSTI KONCESIONARJA ZA IZVAJANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE

11. člen

(splošne obveznosti koncesionarja)

Koncesionar, ki izvaja koncesijo, mora:

- a. v času trajanja koncesije opravljati mestni linijski prevoz potnikov nepretrgano v skladu z voznim redom na vseh linijah, določenih s koncesijsko pogodbo, ne glede na število potnikov;
- b. v okviru stanja ceste in okoliščin prometa na njej zagotavljati čim večjo točnost voženj po voznem redu, pri čemer ne sme biti noben odhod s postaje in postajališča pred časom odhoda, določenim s podrobnim voznim redom;

- c. pri izvajanju koncesije upoštevati vsakokrat veljavne predpise, strokovno-tehnične, organizacijske, stroškovne in druge normative in standarde;
- d. svojo dejavnost usklajevati z razvojnimi programi, potrebami in interesi koncedenta;
- e. zagotavljati uporabnikom zanesljivo, kontinuirano in kvalitetno izvajanje koncesije;
- f. zagotoviti v čim večji meri omogočiti dostop do storitev za gibalno ali senzorično ovirane potnike ~~p in prostor za invalidske vozičke;~~
- g. omogočati strokovni ter finančni nadzor in nadzor nad zakonitostjo dela v skladu s tem Odlokom in koncesijsko pogodbo;
- h. koncedenta samoiniciativno obveščati o dogodkih, ki so pomembni za izvajanje javne službe;
- i. opravljati prevoze na način in pod pogoji, opredeljenimi z vsakokrat veljavno zakonodajo, s tem odlokom in koncesijsko pogodbo;
- ~~a-j.~~ spoštovati druge obveznosti v zvezi z izvajanjem koncesije, kakor izhajajo iz vsakokrat veljavne zakonodaje, tega Odloka in koncesijske pogodbe.

V primerih iz točke c. in d. prvega odstavka tega člena morajo biti koncesionarju povrnjeni stroški, ki mu nastanejo zaradi sprememb vsakokrat veljavnih predpisov, strokovno-tehničnih, organizacijskih, stroškovnih in drugih normativov in standardov ter zaradi usklajevanja z razvojnimi programi, potrebami in interesi koncedenta.

12. člen

(odgovornost koncesionarja za škodo)

- (1) Koncesionar je odgovoren za pravilno izvajanje nalog po koncesijski pogodbi in za vso škodo, ki bi utegnila nastati koncedentu, uporabnikom in tretjim osebam v zvezi z izvajanjem dejavnosti iz tega Odloka in koncesijske pogodbe.
- (2) Koncesionar je dolžan skleniti zavarovanje odgovornosti za škodo, ki jo pri izvajanju ali v zvezi z izvajanjem koncesije koncedentu ali tretji osebi povzročijo on sam ali kdo drug, ki bo delal v njegovem imenu, in za običajne rizike, ki izhajajo iz ali so povezani z izvajanjem javne službe. Kopijo zavarovalne police mora koncesionar koncedentu predložiti kot pogoj za veljavnost koncesijske pogodbe.
- ~~(4)~~(3) Obseg in vsebina zavarovanja se podrobneje opredelita v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila oz. s koncesijsko pogodbo.

~~11~~13. člen

(nepretrgano izvajanje mestnega linijskega prevoza in točnost izvajanja voznega reda)

- (1) Koncesionar je dolžan vzpostavljati zanesljivost voženj na način, da opravlja mestni linijski prevoz nepretrgano ves dan in vse dni v letu, po voznem redu na vseh linijah, določenih s tem Odlokom, ne glede na število uporabnikov (v nadaljevanju: zanesljivost voženj).
- (2) Koncesionar je dolžan zagotoviti, da najmanj 95 % vseh voženj v posameznem koledarskem letu ne predstavlja kršitve zanesljivosti voženj in točnosti izvajanja voznega reda. Način ugotavljanja zanesljivosti voženj in točnosti izvajanja voznega reda ter sankcija za kršitev najmanjše zahtevane zanesljivosti voženj se podrobneje določi v koncesijski pogodbi.
- (3) Za kršitev zahteve zanesljivosti voženj šteje vsaka vožnja, ki je koncesionar ne opravi, ali ki zamuja 20 minut ali več na linijah s frekvenco 30 minut ali manj, oziroma ki zamuja 30 minut ali več na linijah s frekvenco več kot 30 minut, pri čemer ne gre za ~~prekinitev ali opustitev prevozov~~ ~~okoliščine~~ iz ~~12. ali 13., 14., 15. ali 16.~~ člena Odloka. ~~Za kršitev se ne šteje zamuda, prekinitev ali opustitev prevoza, ali če je to posledica razlogov izven sfere koncesionarja (npr. prometna konica, zastoji, nesreče, delovne zapore ipd.).~~
- (4) Koncesionar mora v okviru stanja ceste in okoliščin prometa na njej zagotavljati čim večjo točnost voženj vozil po voznem redu.

- (5) Kršitev točnosti izvajanja voznega reda iz prejšnjega odstavka predstavlja vsak prehiter odhod z začetnega ali končnega/izravnalnega postajališča, kakor tudi vsak bistveno prehiter odhod z drugega postajališča ali bistveno prepozen prihod na postajališče, če tak odhod oziroma prihod ni nastal zaradi višje sile ali razlogov, ki niso na strani koncesionarja.
- (6) Koncesionar je dolžan voditi evidenco odhodov z začetnih oziroma končnih/izravnalnih postajališč vseh voženj avtobusov na vseh linijah. O kršitvah zanesljivosti voženj in odstopanjih od voznega reda je koncesionar dolžan poročati koncedentu v okviru poročil iz 21. člena tega Odloka ali na njegovo zahtevo.
- (7) Koncedent ugotavlja zanesljivost voženj v okviru nadzora po 44. členu tega Odloka.

12.14. člen

(začasne spremembe zaradi predvidljivih okoliščin)

- (1) Če koncesionar izve za okoliščine, ki bodo povzročile opustitve določenih prevozov ali spremembo voznega reda, mora o tem takoj obvestiti ~~koncedenta~~ koncedenta.
- (2) Organ, ki odloča o izdaji dovoljenja za delno ali popolno zaporo lokalne ceste, ki vpliva na linije javnih potniških prevozov, mora o času zapore obvestiti koncesionarja, če je glede na naravo zapore to mogoče, najmanj 14 dni pred začetkom zapore.
- (3) Če bodo okoliščine iz prvega odstavka tega člena trajale več kot 7 dni, koncedent določi za čas trajanja teh okoliščin na predlog koncesionarja ali po lastni pobudi začasni potek linije in začasni vozni red na njej.
- (4) O začasnem poteku linije in začasnem voznem redu mora koncesionar pravočasno obvestiti uporabnike oziroma javnost na načine iz 21. člena tega Odloka.
- (5) ~~Tudi v primeru začasnih sprememb, ki bistveno vplivajo na obseg zagotavljanja storitev, je koncesionar –morajo biti koncesionarju upravičen do povrnjenitve stroškov, ki mu nastanejo zaradi takšnih sprememb.~~

Spremenjene okoliščine

3. člen

(1) Če nastanejo po sklenitvi koncesijske pogodbe okoliščine, ki bistveno otežujejo izpolnjevanje obveznosti ene stranke, in to v takšni meri, da bi bilo kljub posebni javnopravni naravi koncesijske pogodbe nepravilno pogodbeno tveganja prevaliti pretežno ali izključno zgolj na enega pogodbenega partnerja, ima stranka, ki zaradi spremenjenih okoliščin ne more uresničiti namena pogodbe, pravico zahtevati spremembo koncesijske pogodbe na način, da se ustrezni pogodbeni pogoji pravično spremenijo.

(2) Spremenjene okoliščine iz prejšnjega odstavka niso razlog za zahtevo po razvezi pogodbe in za enostransko prenehanje koncesijske pogodbe. Kljub spremenjenim okoliščinam je koncesionar dolžan izpolnjevati obveznosti iz tega odloka in koncesijske pogodbe.

(3) O nastopu spremenjenih okoliščin se morata stranki medsebojno pisno obvestiti in dogovoriti o izvajanju koncesijske pogodbe v takšnih okoliščinah.

(4) Če koncedent in koncesionar ne dosežeta dogovora o spremembi koncesijske pogodbe na način, da se ustrezni pogodbeni pogoji pravično spremenijo, je koncesionar dolžan izpolnjevati obveznosti iz tega odloka in koncesijske pogodbe.

Višja sila in druge nepredvidene okoliščine

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Označeno

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Označeno

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Označeno

1. člen

(1) Višja sila in druge nepredvidene okoliščine so izredne, nepremagljive in nepredvidljive okoliščine, ki nastopijo po sklenitvi koncesijske pogodbe in so zunaj volje pogodbenih strank (v celoti tuje pogodbenim strankam). Za višjo silo se štejejo zlasti potresi, poplave ter druge elementarne neizgode, epidemije, vojna in ukrepi oblasti, pri katerih izvajanje nalog iz tega odloka in koncesijske pogodbe ni možno na način, kot ga opredeljujeta ta odlok in koncesijska pogodba.

(2) Koncesionar mora v okviru objektivnih možnosti nadaljevati z izvajanjem nalog iz tega odloka in sklenjene koncesijske pogodbe tudi ob nepredvidljivih okoliščinah, nastalih zaradi višje sile. O nastopu okoliščin, ki pomenijo višjo silo, se morata stranki v roku največ treh delovnih dni medsebojno obvestiti in dogovoriti o izvajanju nalog iz tega odloka in koncesijske pogodbe v takšnih okoliščinah. V primeru, da je izvajanje storitev po koncesijski pogodbi zaradi višje sile onemogočeno ali zmanjšano, se nadomestilo lahko ustrezno zmanjša, kot to določa koncesijska pogodba.

(3) Koncesionar ima pravico zahtevati od koncedenta povračilo stroškov, ki so nastali zaradi izvajanja nalog iz tega odloka in koncesijske pogodbe zaradi višje sile oziroma nepredvidljivih okoliščin.

(4) Koncesionar mora o spremembi poteka linije, tarife, voznega reda, prekinitvi prevozov in podobno, redno obveščati javnost preko sredstev javnega obveščanja takoj, ko nastopijo okoliščine, ki bodo ali so povzročile spremembe oziroma prekinitve prevoza.

13. člen

(začasne spremembe zaradi nepredvidenih okoliščin)

- (1) Posamezen prevoz ali več prevozov na posamezni liniji oziroma linijah je lahko začasno prekinjen ali opuščen, če zaradi okoliščin, ki ne izvirajo iz sfere koncesionarja ali koncedenta, ki jih ni mogoče predvideti ali se jim izogniti, in katerih posledice ni moč odvrniti (višja sila), koncesionar objektivno ne more izvesti takega prevoza.
- (2) O prekinitvi ali opustitvi prevoza oziroma prevozov iz prejšnjega odstavka mora koncesionar obvestiti uporabnike oziroma javnost na načine iz 21. člena tega Odloka takoj, ko nastopijo okoliščine, ki so povzročile prekinitve oziroma opustitve, istočasno pa obvestiti tudi koncedenta.
- (3) Če okoliščine višje sile trajajo ali bodo predvidoma trajale več kot 7 dni, določi koncedent za čas trajanja teh okoliščin na predlog koncesionarja ali po lastni pobudi začasni potek (nadomestne) linije in začasni vozni red na njej.
- (4) O začasnem poteku linije in začasnem voznem redu mora koncesionar pravočasno obvestiti uporabnike oziroma javnost na načine iz 21. člena tega Odloka.

14,15. člen

(obveznosti koncesionarja v zvezi s posebnimi dogodki)

- (1) Koncesionar mora po naročilu ~~koncedenta~~ koncedenta v okviru javne službe po tem Odloku izvajati dodatne prevoze, kadar je to potrebno zaradi športnih in drugih podobnih prireditev, sejmov ali drugih dogodkov, ki zahtevajo bolj intenziven prevoz potnikov v mestnem linijskem prevozu ali prevoz na posebne lokacije in z njih (posebni dogodki).
- (2) V okviru obveznosti iz prejšnjega odstavka je koncesionar dolžan glede na razpoložljive kapacitete povečati frekvenco voženj na določenih linijah, voziti po spremenjeni oziroma podaljšani liniji, in/ali voziti po novi začasni liniji. Koncedent in koncesionar uskladita način izvajanja teh storitev glede na glede na razpoložljive kapacitete.

- (3) Upravičeni stroški teh dodatnih prevozov so upravičeni stroški izvajanja javne službe, prihodki iz teh prevozov pa prihodki izvajanja javne službe.
- (4) Upravičeni stroški iz prejšnjega odstavka se obračunavajo enako, kot ostali upravičeni stroški izvajanja javne službe, prevoznine pa sme koncesionar zaračunavati največ v višini, določeni s tarifo prevoznin.
- (4)(5) Kot višja sila se ne šteje stavka pri koncesionarju zaposlenih delavcev. Koncesionar mora ob stavki svojih delavcev zagotoviti opravljanje koncesije tako, da potnikom zagotovi v najvišji možni meri nemoteno uporabo storitev izvajanja koncesije v okviru voznih redov. Če koncesionar v primerih, ki so posledica stavke ali drugega ravnanja pri njem zaposlenih delavcev, ne zagotovi opravljanja koncesije, lahko njeno opravljanje zagotovi koncedent s prevzemom koncesije ali na drug način, določen v koncesijski pogodbi.

~~15~~,16. člen

(uporaba gospodarske javne infrastrukture)

- (1) Koncedent dovoljuje koncesionarju uporabljati lastnino in infrastrukturo, vezano na izvajanje mestnega linijskega prevoza ~~gospodarske javne službe~~, ki je v lasti in/ali v uporabi ~~koncedenta~~ koncedenta. Koncesionar mora zagotoviti, da bo vsa javna ali osebna lastnina, katero poškoduje koncesionar + se poškoduje ob izvajanju mestnega linijskega prevoza, na njegove stroške vrnjena v prvotno stanje. Za poškodbe, ki so posledica običajne rabe ali obrabe, koncesionar ne odgovarja.
- (2) Koncedent dovoljuje koncesionarju uporabljati ustrezne dele občinskih javnih cest in drugih javnih površin v Mestni občini Kranj za ustavljanje vozil mestnega linijskega prevoza na postajališčih, kjer taka postajališča niso posebej urejena kot infrastruktura javne službe.
- (3) Koncesionar se na mestih iz prejšnjega odstavka zavezuje v okviru možnosti čim prej urediti ustrezna postajališča kot infrastrukturo javne službe.
- (4) Koncedent si bo prizadeval, da bo koncesionarju zagotovil možnost parkiranja vozil na površinah, ki jih upravlja koncedent.

~~16~~,17. člen

(vozila)

- (1) Koncesionar mora zagotoviti ustrezno število namenskih vozil z začetkom izvajanja mestnega linijskega prevoza, razpolagati pa mora tudi z ustreznim številom vozil tehnične rezerve.
- (2) Koncesionar mora mestni linijski prevoz opravljati z avtobusi, ki so po številu sedežev prilagojeni običajnemu številu uporabnikov na posamezni liniji in posameznih vožnjah voznega reda.
- (3) Koncesionar lahko na posameznih linijah in v določenih obdobjih, ko je število uporabnikov tako majhno, da ni potrebno opraviti prevoza z avtobusom, opravi prevoz z manjšimi vozili namenjenimi za prevoz potnikov, ki ustrezajo tehničnim karakteristikam iz razpisne dokumentacije za izbor koncesionarja.
- (4) Vozila, ki jih uporablja koncesionar za izvajanje mestnega linijskega prevoza, vključno z vozili tehnične rezerve, morajo izpolnjevati najmanj zahteve glede opremljenosti in okoljskih emisij, ki jih določa veljavna zakonodaja in jih v okviru postopka izbora koncesionarja v razpisni dokumentaciji opredeli koncedent.
- (4)(5) Koncesionar je dolžan vzeti v uporabo in upravljanje vozila v lasti koncedenta, če ta izpolnjujejo pogoje iz tega člena, ~~—~~ pod pogoji, navedenimi v razpisu za podelitev koncesije javnem razpisu.

~~(5)~~(6) Prevoz na klic izvaja koncesionar z električnimi vozili, od katerih mora biti vsaj eno vozilo zaprte izvedbe z vsaj 5+1 sedeži, registrirano in omogočati prevoz invalidskega vozička širine do 65 cm.

~~(6)~~(7) Poleg vzdrževanja, ki je potrebno zaradi izpolnjevanja zahtev varnosti cestnega prometa in tehnične ustreznosti vozil, mora koncesionar zagotoviti tako vzdrževanje opreme vozila, ki je namenjena uporabnikom, da je ta ves čas v celoti funkcionalna in v skladu z zahtevami iz predhodnega odstavka.

~~(7)~~(8) Posledice kršitev zahtev ~~iz četrtega in petega šestega odstavka~~ tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

~~17,18.~~ člen

(označevanje vozil)

- (1) Vozilo mora biti opremljeno z informacijskim sistemom za potnike tako, da je jasno označeno, da gre za vozilo mestnih linijskih prevozov.
- (2) Vozilo mora imeti na sprednji in bočni zunanji strani zaslon s številko in imenom linije. Na zadnji strani in levi bočni strani vozila mora biti zaslon s številko linije.
- (3) Napis na zaslonih mora zagotavljati dobro kotno vidljivost v vseh vremenskih pogojih podnevi in ponoči.
- (4) Za uporabnike mora imeti vozilo še znake, v velikosti črk najmanj 3 cm, ki označujejo:
 - a. vrata za vstop in izstop na zunanji in notranji strani,
 - b. sedeže, rezervirane za invalide, in prostor, rezerviran za invalide,
 - c. prepoved kajenja v vozilu,
 - d. prepoved motenja voznika med vožnjo,
 - e. število sedežev in stojišč v vozilu,
 - f. obvezno uporabo oprijemal za potnike, ki med vožnjo stojijo.
- (5) V vozilu morajo biti na vidnem mestu izobešene določbe tega ~~Odloka~~Odloka, ki se nanašajo na pravice in obveznosti koncesionarja ter uporabnikov, ali elektronska povezava do tega Odloka.
- (6) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

~~18,19.~~ člen

(čistoča vozil)

- (1) Koncesionar mora ves čas izvajanja gospodarske javne službe zagotavljati, da so vozila zunaj in znotraj primerno očiščena ter da je zagotovljeni vsi higienski ukrepi za varovanje zdravja skladno z vsakokrat veljavnimi predpisi.
- (2) Koncesionar mora očistiti celotno zunanost vozila in izvesti notranje čiščenje najmanj enkrat na 7 dni, najmanj enkrat mesečno pa mora vsako vozilo temeljito očistiti, pri čemer se standard čiščenja podrobneje opredeli v koncesijski pogodbi.
- (3) Voznik mora preveriti notranost vozila na vsaki končni postaji in ga po potrebi očistiti.
- (4) Koncesionar mora voditi evidenco čiščenja in pranja vozil.
- (5) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

~~19,20.~~ člen

(vozno osebje)

- (1) Koncesionar mora zagotoviti, da ima vozno osebje (voznik in morebitne druge osebe, ki stopajo v stik z uporabniki) enotna oblačila in oznake, iz katerih izhaja, da gre za vozno osebje mestnih linijskih prevozov, pri čemer mora koncesionar zagotoviti ustrezno čiščenje, vzdrževanje in

nadomeščanje obrabljenih oblačil in oznak, tako da je ~~zagotavljen~~zagotovljen primeren videz voznega osebja. ~~Na oznakah mora biti navedeno o~~Osebnostno ime člana voznega osebja mora biti ustrezno označeno bodisi na oblačilih ali na drugem ustreznem mestu v vozilu.

- (2) Vozno osebje mora omogočiti uporabnikom varen vstop in izstop iz vozila ter varno in udobno vožnjo.
- (3) Vozno osebje mora v okviru možnosti gibalno oviranim uporabnikom omogočiti pomoč pri vstopu in izstopu iz vozila ter jim zagotoviti sedež.
- (4) Vozno osebje mora uporabnikom dajati podatke o liniji in njenem poteku ter o posamezni vožnji.
- (5) Vozno osebje se mora sporazumevati z uporabniki v slovenskem jeziku in mora obveščati z uporabniki v slovenskem jeziku, pri čemer se mora vesti skladno z osnovnimi pravili vljudnosti.
- (6) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.

20-21. člen

(oglaševanje)

- (1) Koncesionar sme na zunanosti in v notranosti vozil nameščati različno oblikovana oglasna sporočila, ki ustrezajo zahtevam tega člena, lahko tudi z uporabo vizualne tehnične opreme, skladno z vsakokrat veljavnimi odloki, ki urejajo oglaševanje v Mestni občini Kranj.
- (2) Namestitev oglasnih sporočil ne sme biti taka, da bi kršila predpise o varnosti cestnega prometa ali omejevala uporabnikom neoviran pogled iz vozila skladno s predpisi o varnosti cestnega prometa.
- (3) Oglasna sporočila po vsebini in obliki ne smejo predstavljati kršitve predpisov o prepovedi oziroma omejevanju oglaševanja določenih proizvodov ali storitev, drugih predpisanih prepovedi ali omejitev v zvezi z oglaševanjem in etičnih pravil, ki urejajo oglaševanje.
- (4) Ne glede na prejšnji odstavek koncesionar ne sme:
 - a. diskriminirati med različnimi naročniki oglasnih sporočil, kot na primer s sklepanjem izključnih pogodb o oglaševanju, neupravičenim zavračanjem oglaševanja določenim naročnikom, neutemeljenim razlikovanjem naročnikov, diskriminatornimi cenami ali drugimi pogoji oglaševanja, in podobno;
 - b. ovirati konkurenco z oglaševanjem, kot na primer s tem, da bi določenim ponudnikom onemogočal oglaševanje ali zahteval od določenih ponudnikov, da oglašujejo le pri koncesionarju;
 - c. nameščati političnih oglasnih sporočil, kot so sporočila, ki izražajo stališča političnih strank, združenj ali posameznikov, ki uresničujejo svoje politične cilje, sprejete v programu stranke oziroma združenja, z demokratičnim oblikovanjem politične volje državljanek in državljanov in s predlaganjem kandidatk oziroma kandidatov na volitvah v državni zbor, za predsednico oziroma predsednika republike ter v organe lokalnih skupnosti.
- (5) Določbe tega člena se uporabljajo tudi za oglasna sporočila, ki jih koncesionar v zvezi z mestnim linijskim prevozom vključuje v načine obveščanja iz tretjega odstavka **21.** člena tega Odloka.
- (6) Posledice kršitev zahtev iz tega člena se določijo v koncesijski pogodbi.
- (7) Prihodki od oglaševanja v celoti pripadajo koncedentu in se uporabljajo kot vir financiranja za izvajanje predmetne gospodarske javne službe.

~~VI. PRAVICE IN DOLŽNOSTI UPORABNIKOV~~

21-22. člen

(obveznosti koncesionarja v zvezi z obveščanjem uporabnikov)

- (1) Koncesionar mora v okviru izvajanja mestnega linijskega prevoza zagotoviti popolno, pregledno in ažurno obveščanje uporabnikov in javnosti o vseh vprašanih, ki zadevajo izvajanje prevoznih storitev in pravice ter dolžnosti uporabnikov.
- (2) Koncesionar mora uporabnike in javnost obveščati zlasti o:
 - a. tarifi in cenah prevozov, vključno z morebitnimi popusti;

- b. voznem redu ter dejanskih prihodih in odhodih vozil;
 - c. linijah in morebitnih odstopanjih pri posamezni vožnji;
 - d. načinu nakupa vozovnic ter njihove uporabe;
 - e. prevozu uporabnikov in prepovedih v zvezi z ravnanjem uporabnikov v vozilu ter možnostjo izključitve uporabnika;
 - f. načinu vstopa in izstopa iz vozil in še posebej o pravicah gibalno oviranih uporabnikov v zvezi s tem;
 - g. prevozu prtljage, omejitvah in prepovedih v zvezi s tem ter načinom njenega sprejema ter izročitve.
- (3) Koncesionar mora obveščati uporabnike oziroma javnost najmanj na naslednje načine:
- a. z objavami v sredstvih javnega obveščanja, brošurami, letaki in podobnimi pisnimi sporočili;
 - b. z obvestili na avtobusnih postajah in postajališčih, skladno z zahtevami upravljavca postaj in postajališč;
 - c. preko ~~delujočega klijenega telefonske~~ ~~centralne~~ kontaktnih točk, pri čemer se standard podrobneje opredeli v koncesijski pogodbi.;
 - d. preko portala, dosegljivega s svetovnega spleta, lahko pa tudi s posebnih terminalov.
- (4) Upravljavec avtobusne postaje je dolžan omogočiti koncesionarju izpolnjevanje obveznosti obveščanja iz druge alineje prejšnjega odstavka, lahko pa se z koncesionarjem dogovori, da bo te obveznosti izvajal sam.
- (5) Obveščanje preko svetovnega spleta mora koncesionar zagotoviti tako, da je uporabniku omogočena pridobitev podatkov brez plačila ali posredovanja osebnih podatkov, razen če je to potrebno zaradi narave storitve, ki naj jo uporabnik opravi (rezervacija ali nakup vozovnice, iskanje izgubljene prtljage in drugih predmetov, in podobno).

VI. PRAVICE IN DOLŽNOSTI UPORABNIKOV

22,23. člen

(vedenje uporabnikov)

- (1) Uporabniki se morajo v vozilu vesti tako, da skrbijo za svojo varnost in varnost drugih.
- (2) Uporabniki v vozilu ne smejo:
- a. pogovarjati se z voznikom, medtem ko ta vozi;
 - b. odpirati vrat med vožnjo;
 - c. metati predmete po avtobusu ali iz avtobusa;
 - d. izstopati iz avtobusa ali na avtobus med vožnjo;
 - e. ogrožati varnost ostalih uporabnikov pri vstopanju, izstopanju in med vožnjo;
 - f. kaditi, uživati alkoholnih pijač;
 - g. uživati hrane in pijače na način, da bi uničevali ali onesnažili vozilo;
 - h. povzročati škode na avtobusu, vozniku in potniku.

23,24. člen

(vstopanje in izstopanje ter sprejem in izključitev uporabnika)

- (1) Uporabnik sme vstopiti in izstopiti samo na postaji ali postajališču, kjer je po voznem redu predviden postanek.
- (2) Uporabnik priključje prevoz na klic v območju prevoza na klic z dvigom roke ali na javno dostopno številko mobilnega aparata voznika vozila, pri čemer je možno prevoz tudi vnaprej naročiti, ~~ali rezervirati~~ ~~rezervirat~~.

- (3) Koncesionar je dolžan v mejah razpoložljivih mest v vozilu, v skladu z nemotenim izvajanjem prevozov, sprejeti v prevoz vsako fizično osebo, njeno ročno prtljago ter živali, skladno z določbami vsakokrat veljavne zakonodaje, tega odloka, koncesijske pogodbe in splošnih pogojev, katere potrdi koncedent.
- (4) Vozno osebje ne sme dovoliti vstopa v vozilo oziroma mora odstraniti iz vozila osebo, ki s svojim vedenjem ali ravnanjem posega v pravice ostalih uporabnikov ali voznika v zvezi z nemotenim izvajanjem prevozov.
- (5) Odstranitev uporabnika iz vozila se lahko opravi na avtobusni postaji ali postajališču.
- (6) Koncesionar sme izključiti iz prevoza uporabnika, ki s svojim vedenjem nadleguje druge uporabnike ali ne spoštuje predpisov o javnem redu in miru, ne da bi mu moral vrniti prevoznino. Prav tako sme brez vračila prevoznine izključiti vinjene uporabnike ali uporabnike, ki so pod vplivom ~~mam~~psihoaktivnih snovi, kot tudi uporabnike, ki želijo vstopiti v vozilo z rolerji ali drugimi nestabilnimi pripravami za hojo ali v vozilo vnesti nevarne snovi.

24.25. člen

(prevoz ročne prtljage in živali)

- (1) Uporabnik sme prevoz v vozilu mestnih linijskih prevozov opraviti skupaj s svojo ročno prtljago, skladno z vsakokrat veljavnimi Splošnimi prevoznimi pogoji za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu in v Splošnimi prevoznimi pogoji za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu - prevozi na klic, ki jih potrdi koncedent.
- ~~(2) Za ročno prtljago se štejejo stvari, ki tehtajo do 10 kg in so manjših dimenzij, ki omogočajo, da jih imajo uporabniki lahko pri sebi na sedežu oziroma pod sedežem, tako da ne ovirajo drugih uporabnikov.~~
- ~~(3) Ročna prtljaga se prepelje brez posebnega plačila.~~
- ~~(4) Ročna prtljaga se lahko pelje z uporabnikom samo takrat, ko s tem ne gre za ogrožanje varnosti in reda v vozilu in ročna prtljaga ne obremenjuje ostalih uporabnikov.~~
- ~~(5) Uporabnik ne sme prinesiti v ročni prtljagi v avtobus naslednjih stvari:~~
 - ~~a. vnetljivih, eksplozivnih, radioaktivnih, korozivnih (jedkih), kužnih, strupenih in drugih snovi, ki pomenijo zaradi svojih lastnosti posebno nevarnost in lahko povzročijo hujše posledice uporabnikom in vozilu;~~
 - ~~b. predmetov, katerih prevoz je prepovedan z zakonom;~~
 - ~~c. predmetov, ki ne predstavljajo ročne prtljage v smislu tega člena tega Odloka.~~
- ~~(6) Vozno osebje sme zavrniti prevoz ročne prtljage, če ugotovi, da prtljaga ni primerna.~~

25. člen

(prevoz živali)

- (1) Z vozili mestnega linijskega prevoza se ne sme prevažati živih živali, razen:
 - a. službenih psov policije, vojske, carine, gorske reševalne službe in enot reševalnih psov Civilne zaščite, vse v spremstvu vodnika;
 - b. psov vodnikov za slepe ali ~~invalidne osebe~~gibalno ovirane osebe z vodnikom.
- ~~(2) Kot ročno prtljago se sme prevažati manjše živali v primernih sredstvih za prevoz, (zaprta kletka ali košara) vendar na izključno odgovornost uporabnika in tako, da zaradi tega niso ovirani, ogroženi ali moteni drugi uporabniki in da to ne onesnažuje vozila.~~
- ~~(3)~~(2) Podrobneje se prevoz živali opredeli v Splošnih prevoznih pogojih za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu in v Splošnih prevoznih pogojih za javni prevoz potnikov in prtljage v mestnem linijskem prevozu - prevozi na klic, ki jih potrdi koncedent. Dovoljen~~Ne glede na 1. odstavek je Dd je prevoz psov. Pes mora biti na vrvi, mora imeti nagobčnik in potrdilo o veterinarskem cepljenju, veljavno za tekoče leto. Nesnažni in mokri psi se ne smejo prevažati.~~

- ~~(4) V primeru prezasedenosti vozila se psi ne smejo prevažati, razen psov navedenih v prvem odstavku tega člena v točki a. in b.~~
~~(5) Za prevoz živali se ne zaračuna veljavna potniška cena.~~

26. člen

(pritožbe uporabnikov)

- (1) Koncesionar mora zagotoviti, da se lahko uporabniki pri njem pritožijo glede kvalitete in načina izvajanja mestnega linijskega prevoza. V ta namen mora koncesionar zagotoviti sistem za sprejemanje pritožb in zagotoviti njihovo hitro in učinkovito reševanje.
- (2) O načinu vlaganja pritožb in njihovega reševanja mora koncesionar obveščati uporabnike na način, določen v 21. členu tega Odloka.
- (3) Koncesionar se mora na pritožbo uporabnika odzvati v 14 dneh po njenem prejemu, bodisi s tem, da mu pisno navede razloge, zakaj meni, da pritožba ni utemeljena, bodisi s tem, da odpravi zatrjevane pomanjkljivosti opravljene prevozne storitve oziroma navede rok in način, kako bo te pomanjkljivosti odpravil.
- (4) O prejetih pritožbah in odzivih nanje mora koncesionar poročati koncedentu na način in v rokih, določenih v 48. členu tega Odloka, pri čemer mora v poročilo navesti podatke o posamezni pritožbi, razlogih zanjo in svojem odzivu nanjo.
- (5) Če uporabnik ni zadovoljen z odzivom koncesionarja na svojo pritožbo oziroma z njegovim ravnanjem glede odprave zatrjevane pomanjkljivosti, lahko zoper navedeno vložijo pritožbo. Slednjo se lahko vložijo v pisni obliki na naslov ~~koncedenta~~ ~~koncedenta~~, če koncesionar v 30 dneh od poteka roka za njegov odziv slednjega ni podal ali je odziv koncesionarja za uporabnika nesprejemljiv. V zahtevi ni mogoče uveljavljati denarnih oziroma odškodninskih zahtevkov.
- (6) Koncedent po opravljenem ~~upravnem~~ postopku ~~obravnave pritožbe in ugotovitve dejanskega stanja naloži koncesionarju ustrezno ukrepanje – po potrebi z upravno odločbo, z odločbo naloži koncesionarju~~, da odpravi ugotovljene pomanjkljivosti pri izvajanju storitev v okviru mestnega linijskega prevoza ali mu naloži drugo ravnanje, s katerim naj koncesionar uskladi izvajanje pogodbenih storitev s tem Odlokom in drugimi predpisi ali običajnimi pravili izvajanja prevozov, če ugotovi, da je koncesionar pri opravljanju mestnega linijskega prevoza ravnal v nasprotju s koncesijsko pogodbo, tem Odlokom in drugimi predpisi ali običajnimi pravili izvajanja prevozov.

27. člen

(splošni pogoji)

- (1) Koncesionar lahko podrobneje uredi način izvajanja prevozov in pravic ter obveznosti potnikov s svojimi splošnimi pogoji, ki morajo upoštevati veljavne zakonske določbe, ~~in~~ določbe tega Odloka ~~in koncesijske pogodbe~~.
- (2) Koncesionar mora pred sprejemom splošnih pogojev iz predhodnega odstavka pridobiti ustrezno soglasje ~~koncedenta~~ ~~koncedenta~~, ki ga koncedent praviloma poda v roku 30 dni. ~~Če koncedent v roku 8 dni od prejema splošnih pogojev ne poda komentarjev ali predlogov ali jih ne zavrne splošnih pogojev, se šteje, da jih je potrdiljuje. Ko~~ ~~koncedent lahko vedno koncesionarju predlaga spremembo splošnih pogojev, do česar se mora koncesionar opredeliti v roku 8 dni od prejema predloga.~~
- (3) Splošne pogoje mora koncesionar objaviti na način določen v 21. členu tega Odloka.

VII. FINANCIRANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE IN VOZOVNICA

28. člen

(viri financiranja)

- (1) Storitve v okviru mestnega linijskega prevoza se financirajo iz naslednjih virov:
- sredstev plačil uporabnikov za opravljene prevozne storitve – prevoznin;
 - prihodkov oglaševanja iz 20. člena tega Odloka;
 - drugih sredstev, ki jih pridobi koncesionar na podlagi posebnih predpisov, in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij potnikov (subvencije za prevoze dijakov in študentov, subvencije za invalidne osebe in podobne subvencije za določene kategorije potnikov);
 - lastnih sredstev koncesionarja;
 - nadomestila iz proračuna ~~koncedenta~~ ~~koncedenta~~ za izvajanje mestnega linijskega prevoza.
- (2) Sredstva iz prejšnjega odstavka se smejo uporabljati izključno za opravljanje gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza.
- (3) Prevoz na klic se v celoti financira iz proračuna koncedenta.
- (4) ~~(3)~~ Koncesionar mora skladno z zakonom o preglednosti finančnih odnosov in ločenem evidentiranju različnih dejavnosti in predpisi, izdanimi za njegovo izvrševanje, drugimi predpisi in računovodskimi standardi voditi ločeno računovodsko evidenco o sredstvih in virih sredstev ter prihodkih in odhodkih za izvajanje gospodarske javne službe mestni linijski prevoz in prevoza na klic.

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Ne Označeno

29. člen

(nadomestilo)

- (1) Koncedent koncesionarju za opravljanje mestnega linijskega prevoza plačuje mesečno nadomestilo, katerega višina se določi na podlagi sledeče formule:

mesečno nadomestilo =

število prevoženih kilometrov na linijah v posamičnem mesecu x cena na prevožen kilometer ~~–~~
~~prejeta plačila koncesionarja s strani uporabnikov – prihodki iz naslova oglaševanja~~

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Ne Označeno

- (2) Cena za prevožen kilometer je opredeljena v koncesijski pogodbi. Število prevoženih kilometrov na linijah v posamičnem mesecu je pogojeno z dejansko izvedenimi prevozi koncesionarja v posamičnem mesecu na območju iz 6. člena tega Odloka. Koncesionar je dolžan koncedentu podati mesečno poročilo o prevoženih kilometrih, pri čemer metodologija za zbiranje podatkov o prevoženih kilometrih temelji na zanesljivih in preverljivih dokazilih.
- ~~(3) Maksimalno ceno na prevožen kilometer določi koncedent s Sklepom o določitvi cene prevoznih storitev, pri čemer se upoštevajo zagotovljena sredstva iz proračuna koncedenta za izvajanje mestnega linijskega prevoza.~~

Cena izraža odhodke in stroške, ki jih ima izvajalec z izvajanjem gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, preračunana na kilometer javnega prevoza. -Ponudbeno ceno po strukturi stroškov in odhodkov navede izvajalec v vlogi za pridobitev koncesije na obrazcu, ki je sestavni del javnega razpisa za podelitev koncesije po tem odloku. S sklenitvijo koncesijske pogodbe ponudbena cena postane pogodbena cena.

(4)

- ~~(5) Prvi dve leti od pričetka veljavnosti koncesijske pogodbe, so tarife prevoznin in višina nadomestila fiksne.~~
- ~~(6) Cena za prevožen kilometer določena v drugem odstavku tega člena se po izteku obdobja iz predhodnega odstavka tega člena, uskladi enkrat na dve leti, in sicer pred iztekom dveletnega obdobja od zadnje uskladitve za novo dveletno obdobje. Vse do uskladitve prevoznin velja obračun nadomestila po obstoječih tarifah prevoznin.~~

~~(7) Za uskladitev cene za prevožen kilometer se prizna največ 90 % stroškovne (nominirane) cene za prevožen kilometer na področju javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu v Republiki Sloveniji, ki je usklajena z Ministrstvom pristojnim za promet, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno podjetniško zbornico Slovenije oziroma kolikor cena na naveden način ni usklajena, se kot relevantni faktor za revalorizacijo upošteva 90 % rasti cen pogonskih goriv.~~

~~(8)~~(3) Upravičeni stroški iz prvega odstavka tega člena so neposredni stroški, ki so vezani ~~izključno~~ na izvajanje mestnega linijskega prevoza koncesionarja:

- a. pogonska goriva za vozila,
- b. amortizacija vozil in opreme,
- c. redno vzdrževanje vozil,
- d. stroški dela voznega osebja,
- e. osnovno zavarovanje vozil,
- f. drugi upravičeni stroški, ki jih opredeljuje koncesijska pogodba.

~~(9)~~(4) Koncedent koncesionarju za izvajanje storitev prevoza na klica plačuje nadomestilo, v višini upravičenih stroškov, ki obsegajo:

1. polnjenje vozil;
2. amortizacija vozil in opreme v skladu s koncesijsko pogodbo;
3. redno vzdrževanje vozil;
4. stroški dela voznega osebja;
5. osnovno zavarovanje vozil;
6. drugi upravičeni stroški, ki jih opredeljuje koncesijska pogodba.

30. člen

(subvencije za potnike)

- (1) Koncesionar je dolžan uporabiti za izvajanje mestnega linijskega prevoza sredstva, ki jih pridobi na podlagi posebnih predpisov, in so namenjena financiranju ali sofinanciranju prevozov določenih kategorij uporabnikov (subvencije za prevoze dijakov, subvencije za prevoze študentov, subvencije za invalidne osebe in podobno).
- (2) Subvencije ne smejo presegati višine prevoznine, ~~določene s cenikom.~~

31. člen

(tarifa in cene)

- (1) Cene prevoznih storitev (prevoznina) so določene v tarifi prevoznin, ki jih s Sklepom o določitvi cene prevoznih storitev določi koncedent.
- (2) V sklepu iz predhodnega odstavka se določijo tudi najvišje cene drugih proizvodov in storitev, ki jih koncesionar v zvezi s prevozi mestnih linijskih prevozov zaračunava uporabnikom.
- (3) ~~Ne glede na določbo prvega odstavka tega člena je storitev prevoza na klic za uporabnika brezplačna.~~
- (4) ~~(3)~~ Razen v primerih iz ~~četrtga in petega~~ petega in šestega odstavka tega člena koncesionar ne sme uporabljati drugačnih cen prevoznin, kot so določene s tarifo iz prvega odstavka tega člena.
- (5) Koncesionar lahko v svojem ceniku določi nižje cene prevoznin, kot so določene s sklepom iz prvega odstavka tega člena, ali izvede občasne promocijske akcije z znižanjem cene, če s tem ne diskriminira občasnih uporabnikov mestnih linijskih prevozov ali ne diskriminira med različnimi kategorijami uporabnikov s tem, da bi porušil razmerja med cenami prevozov različnih kategorij uporabnikov, določenih s sklepom, in hkrati škodno ne posega v višino predvidenega nadomestila iz proračuna ~~koncedenta~~ koncedenta za izvajanje mestnega linijskega prevoza.

- (6) Če koncesionar za posamezne kategorije uporabnikov pridobiva v skladu s predpisi subvencije ali druga sredstva države oziroma lokalne skupnosti, ki se obračunajo na višino prevoznine, se pri izračunu višine tega nadomestila uporablja prevoznina, določena s cenikom, posameznemu uporabniku, za katerega je prejel subvencijo, pri čemer lahko koncesionar zaračuna le razliko med prevoznino, določeno s cenikom, in subvencijo.
- (7) Koncesionar mora zagotoviti obveščanje uporabnikov o ceniku in morebitnih popustih na način, določen v **21.** členu tega Odloka.

64. člen
(pogodbeni znesek)

(1) Pogodbeni znesek je enak zmnožku pogodbene cene na kilometer in obsegu izvajanja storitev gospodarske javne službe mestni linijski prevoz potnikov, izraženega v kilometrih.

(2) Če je izvajalec sestavljen iz več pravnih ali fizičnih oseb (konzorcij), se pogodbeni znesek plačuje enemu od njih ali na račun, ki ga določijo.

(3) Za razporejanje splošnih stroškov in sredstev na gospodarsko javno službo in zunaj gospodarske javne službe je treba upoštevati načela stroškovnega računovodstva.

(4) Izvajalec ni v nobenem primeru upravičen do povračila istih stroškov iz več pravnih naslovov.

65. člen
(razlogi za prilagoditev finančnih razmerij)

(1) Pogodbena cena se lahko spremeni, če se upravičeno spremenijo stroški in obseg izvajanja gospodarske javne službe v skladu z določili koncesijske pogodbe.

(2) Pogodbena cena se lahko spremeni v primerih, ko koncesionar določene vožnje izvaja z vozili na alternativna goriva v skladu z uredbo, ki ureja alternativna goriva v prometu in način zagotavljanja infrastrukture zanje. Spremenjeno pogodbeno ceno lahko koncesionar predlaga s predložitvijo podrobnega izračuna spremembe stroškov in odhodkov v primerjavi z vozili na dizelski pogon, za znesek povišanja ponudbene cene pa se za razdalje, prevožene z vozili na alternativna goriva, poveča tudi nadomestilo. Koncesionar se o predlogu povišane pogodbene cene uskladi s koncedentom.

66. člen
(prilagoditev pogodbenega zneska)

Prilagoditev pogodbenega zneska se v skladu z določili koncesijske pogodbe izvaja s sklenitvijo aneksa h koncesijski pogodbi, če se spremeni element stroška cene goriva ali višina plač po kolektivni pogodbi za dejavnost, ki je predmet koncesije.

VIII. VOZOVNICA

32. člen
(vozovnica)

- (1) ~~Vozovnica je lahko posamična, skupinska, terminska, zneskovna ali za določeno število prevozov.~~
- ~~(2)(1) Vozovnica se praviloma veže na uporabnika, lahko pa se glasi tudi na ime uporabnika. Če se vozovnica glasi na ime, se brez privolitve prevoznika ne sme prenesti na drugega uporabnika.~~
- ~~(3)(2) Koncesionar je uporabniku dolžan izdati vozovnico v fizični ali elektronski obliki.~~
- ~~(4) Uporabnik lahko vozovnico za mestni linijski prevoz kupi v predprodaji na avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih, kjer je predprodaja organizirana. Koncesionar omogoča nakup dnevne vozovnice za mestni linijski prevoz tudi na avtobusu. Vozovnico za prevoz na klie koncesionar uporabniku izda izključno v vozilu, s katerim se opravlja prevoz na klie.~~
- ~~(5) Koncesionar mora v roku, ki ga opredeli koncesijska pogodba, zagotoviti elektronsko registracijo vstopa uporabnika v vozilo in elektronski zapis vstopov. Pri uporabi elektronske vozovnice (kontaktna in brezkontaktna), je vozovnica veljavna šele, ko je registrirana.~~
- ~~(6) Uporabnik mora imeti vozovnico ves čas prevoza pri sebi in jo na zahtevo voznega osebja ali koncesionarjevega kontrolorja predložiti v pogled.~~
- ~~(7) Uporabnik mora vstopnico pokazati brez zahteve pri vstopu v vozilo, med vožnjo pa na zahtevo voznega osebja, koncesionarjevega kontrolorja ali pristojnega inšpektorja.~~
- ~~(8) Uporabnik, ki nima pri sebi veljavne vozovnice ali uporablja vozovnico, ki ni veljavna ali se ne glasi nanj, mora plačati koncesionarju nadomestno prevoznino v višini dvajsetkratne vrednosti dnevne prevoznine na celotni liniji.~~
- ~~(9) Če potnik uporablja ponarejeno terminsko vozovnico ali terminsko vozovnico, ki je bila preklicana, jo mora vožno osebje ali kontrolor koncesionarja odvzeti.~~
- ~~(10) O pritožbah zoper odvzem vozovnice oziroma izrek nadomestne prevoznine odločata koncesionar oziroma koncedent skladno z Odlokom.~~
- ~~(11) V primeru izgube, kraje ali uničenja mesečne ali druge večkratne vozovnice uporabnik vozovnico preklicuje pri koncesionarju. Poleg dokazila o preklicu pri predložitvi vloge za izdajo nove vozovnice uporabnik (za mladoletne osebe pa njihovi starši oziroma skrbniki) poda tudi pisno izjavo o razlogih za preklic vozovnice.~~
- ~~(12) Koncesionar na podlagi preklica in pisne izjave iz prejšnjega odstavka o razlogih za preklic izda dvojniki vozovnice in pri tem zaračuna le strošek izdaje nove vozovnice.~~
- ~~(13) Nova vozovnica se lahko izda tudi v primeru, ko se ugotovi, da je mesečna oziroma večkratna vozovnica poškodovana. Koncesionar pri tem obdrži uničeno oziroma poškodovano vozovnico in uporabniku zaračuna stroške izdaje nove vozovnice. Pri elektronskih vozovnicah se v primeru poškodbe (razmagnetenje in drugo) ne zaračuna izdaja novih vozovnic, razen v primeru poškodbe, ki je nastala zaradi malomarnega ravnanja uporabnika.~~
- ~~(14) Če se prevoznina spremeni, velja v predprodaji kupljena vozovnica pred povečanjem ene, brez doplačila razlike med novo in staro višino prevoznine.~~
- ~~(3) Vrste vozovnic, nakup vozovnic in obveznosti koncedenta, koncesionarja in uporabnikov v zvezi z vozovnicami se opredelijo v Sklepu ...~~
- ~~(4) Če se v času izvajanja mestnega linijskega prevoza po tem Odloku uvede ali spremeni sistem vozovnice, je koncesionar dolžan slediti uvedenih spremembam.~~
- ~~(15) Če se v času izvajanja mestnega linijskega prevoza po tem Odloku uvede ali spremeni sistem enotne vozovnice, integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) mora koncesionar začeti uporabljati to vozovnico in jo ponuditi uporabnikom.~~
- ~~(5) Element implementacije sistema enotne vozovnice IJPP se podrobneje ureja v koncesijski pogodbi.~~
- ~~(6) Uporaba enotne vozovnice IJPP se ureja po Splošnih pogojih za uporabo subvencionirane vozovnice integriranega javnega potniškega prometa in v skladu z dogovorom med koncedentom in upravljalcem sistema enotne vozovnice IJPP.~~

(druga sredstva)

- (1) Če koncesionar prejema kakršnakoli druga sredstva za izvajanje mestnih linijskih prevozov, ki niso navedena v tem Odloku, mora ta sredstva, zmanjšana za upravičene stroške v zvezi z njihovim pridobivanjem, uporabiti za izvajanje te gospodarske javne službe in predstavljajo odbitek od višine sredstev iz e točke prvega odstavka 28. člena tega Odloka.
- (2) O višini prihodkov iz prejšnjega odstavka mora koncesionar poročati koncedentu na način, določen v 46. členu tega Odloka.

VIII. POSTOPEK IZBORA KONCESIONARJA

~~34.33.~~ člen

(objava javninega razpisa)

- (1) Koncesionarja za izvajanje gospodarske javne službe izbere koncedent na podlagi javnega razpisa, ob upoštevanju določb zakona, ki ureja javno-zasebno partnerstvo, ~~javno naročanje in zakona, ki ureja gospodarske javne službe, ob smiselni uporabi zakona, ki ureja javno naročanje.~~
- ~~(2)(1) Javni razpis za podelitev koncesije se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije oziroma na Portalu javnih naročil.~~

~~35.34.~~ člen

(objavavsebina javnega razpisa)

- ~~(1) Javni razpis za podelitev koncesije se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije oziroma na Portalu javnih naročil.~~

Vsebina javnega razpisa se objavi na portalu javnih naročil, na obrazcu za objavo obvestila o javnem naročilu.

Besedilo javnega razpisa določa:

- ~~a. predmet javnega razpisa z navedbo, da gre za koncesijo, ki se izvaja v okviru javno-naročniške oblike javno zasebnega partnerstva,~~
- ~~b. ime in sedež koncedentakoncedenta,~~
- ~~e. predmet in območje izvajanja koncesije,~~
- ~~d. začetek in čas trajanja koncesijskega razmerja,~~
- ~~e. pogoje, ki jih mora izpolnjevati koncesionar za izvajanje predmeta koncesije,~~
- ~~f. dokazila o izpolnjevanju predpisanih pogojev in usposobljenosti za izvajanje predmeta koncesije,~~
- ~~g. rok za prijavo na javni razpis,~~
- ~~h. merila in postopek za izbiro najugodnejše ponudbe,~~
- ~~i. datum, uro in kraj odpiranja ponudb,~~
- ~~j. rok, v katerem bodo ponudniki obveščeni o izbiri,~~
- ~~k. organ, ki bo opravil izbor najugodnejšega ponudnika,~~
- ~~l. organ, ki je pooblaščen za sklenitev koncesijske pogodbe,~~
- ~~m. odgovorno osebo za dajanje informacij v času objave javnega razpisa,~~
- ~~n.a. druge podatke, pomembne za odločitev o izbiri najugodnejšega ponudnika.~~

~~36.35.~~ člen

(pogoji, ki jih mora izpolnjevati koncesionar)

(+) Koncesionar mora za opravljanje koncesije izpolnjevati naslednje pogoje:

- a) da je registriran za opravljanje dejavnosti, ki je predmet koncesije;
 - b) da ima veljavno licenco za opravljanje dejavnosti, ki je predmet koncesije;
 - c) da je organizacijsko, kadrovsko in tehnično usposobljen za izvajanje javne službe;
 - d) da ne obstajajo obvezni izključitveni razlogi za izključitev koncesionarja skladno s predpisi o javnem naročanju;
 - e) da na dan roka za oddajo ponudb oziroma prijav proti koncesionarju ni uveden postopek prisilne poravnave ali stečaja ali drug postopek, ki ima za posledico prenehanje obstoja koncesionarja, ali drugo obliko ugotovljene insolventnosti koncesionarja;
 - f) da izpolnjuje ekonomske in finančne pogoje, kot bodo določeni z javnim razpisom za izbiro koncesionarja;
 - g) da razpolaga z zadostnim številom usposobljenih strokovnih kadrov;
 - h) da razpolaga z zadostnim številom ustreznih vozil;
 - i) da ima ustrezne izkušnje in reference na področju izvajanja javne službe;
 - j) da razpolaga s finančnim načrtom, iz katerega so razvidni vsi stroški izvajanja koncesije in posebnih linijskih prevozov z navedenimi viri financiranja za pokritje predvidenih stroškov;
 - k) da bo sklenil zavarovanje zavarovanje odgovornosti za škodo, ki jo pri opravljanju ali/in v zvezi z izvajanjem koncesije povzročijo pri koncesionarju zaposleni tretjim osebam, občini ali državi;
 - l) da bo podal izjavo, s katero bo potrdil, da sprejema vse obveznosti, določene s tem odlokom in z razpisno dokumentacijo;
 - m) da bo podal izjavo, s katero bo potrdil, da je sposoben zagotavljati izvajanje javne službe in posebnih na kontinuiran in kakovosten način, ob upoštevanju tega odloka, predpisov, normativov in standardov s tega področja in področja javnega naročanja ter ob upoštevanju krajevnih običajev;
 - n) da izpolnjuje vse druge pogoje, določene v razpisni dokumentaciji.
- a. obvezne in fakultativne pogoje za osnovno, finančno, tehnično in kadrovske sposobnosti, ki jih opredeljuje zakon, ki ureja javno zasebno partnerstvo in zakon o javnem naročanju;
 - b. da je pravna ali fizična oseba, ki ima licenco, pridobljeno na podlagi zakona, ki ureja prevoze v cestnem prometu, s katero pridobi pravico do opravljanja prevozov oseb v notranjem cestnem prometu;
 - c. da ima reference na področju opravljanja dejavnosti gospodarske javne službe;
 - d. da razpolaga z zadostnimi strokovnimi kadri za racionalno izvajanje gospodarske javne službe;
 - e. da ima potrebno število ustreznih vozil z licenco za izvajanje predvidene vrste in obseg prevozov;
 - f. da pripravi in predloži program izvajanja dejavnosti;
 - g. druge pogoje, ki so sorazmerni glede na predmet razpisa.

(2) Pogoje se natančneje definira v fazi oblikovanja besedila javnega razpisa iz 35. člena tega Odloka.

(3) ~~Mestna občina Kranj je dolžna o vsebini oblikovanih pogojev obvestiti svet Mestne občine Kranj.~~

37,36. člen

(merila za izbiro koncesionarja)

(1) V postopku izbire najugodnejšega ponudnika se lahko upoštevajo predvsem naslednja merila:

- a. skupna višina stroškov izvajanja koncesionirane dejavnosti,
 - b. standard kvalitete izvajanja koncesionirane dejavnosti,
 - c. socialna in ekološka merila.
- a. cena na kilometer;
 - b. cena vozovnice (vrsto vozovnic, ki se upoštevajo v okviru merila, koncedent opredeli v razpisu iz 35. člena tega Odloka);
 - c. druge ugodnosti, ki jih nudi ponudnik.

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Barva pisave: Barva po meri(RGB(35;31;32)), Ne

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Barva pisave: Barva po meri(RGB(35;31;32))

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, 11 pt, Ne Označeno

(2) Merila za izbor najugodnejšega ponudnika se natančneje definira v fazi oblikovanja besedila javnega razpisa iz 35. člena tega Odloka.

~~(3) Mestna občina Kranj je dolžna o vsebini oblikovanih meril za izbor koncesionarja obvestiti svet Mestne občine Kranj.~~

~~38-37.~~ člen

(strokovna komisija)

(1) Strokovno komisijo za izbiro koncesionarja za izvedbo predmeta koncesije s sklepom imenuje župan.

(2) Strokovna komisija ima predsednika in najmanj dva člana. Predsednik in ostali člani strokovne komisije morajo imeti najmanj visokošolsko izobrazbo prve stopnje in najmanj dve leti delovnih izkušenj z delovnega področja, da lahko zagotovijo strokovno presojo ponudb.

~~(3) Predsednik in člani komisije ne smejo biti s ponudnikom, njegovim zastopnikom, članom uprave, nadzornega sveta, ustanoviteljem, družbenikom ali delničarjem s kontrolnim deležem ali pooblaščenecem v poslovnem razmerju ali kako drugače interesno povezani, v sorodstvenem razmerju v ravni vrsti ali v stranski vrsti do vštete četrtga kolena, v zakonski zvezi ali svaštvu do vštete drugega kolena, četudi je zakonska zveza že prenehala, ali živeti z njim v zunajzakonski skupnosti ali pa v registrirani istospolni partnerski skupnosti. Koncedent v komisijo ne sme imenovati osebe, ki je bila zaposlena pri ponudniku ali je kako drugače delala za ponudnika, če od prenehanja zaposlitve ali drugačnega sodelovanja še ni pretekel rok treh let. Izpolnjevanje pogojev za imenovanje v komisijo potrdi vsak član s pisno izjavo. Za presojo izločitvenih okoliščin se upoštevajo določbe zakona, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije.~~

~~(4) Župan mora na predlog predsednika ali člana komisije, na zahtevo kandidata ali na lastno pobudo imenovati novega predsednika ali člana takoj, ko izve za izločitveni razlog ali če izve za okoliščine, ki izražajo dvom o objektivni presoji komisije.~~

~~(5)~~(3) Strokovna komisija sodeluje v postopku izbire koncesionarja tako, da sodeluje v fazi priprave besedila razpisa, sodeluje v fazi od objave razpisa do roka za oddajo ponudb, sodeluje na javnem odpiranju prijav/ponudb, sodeluje na drugih procesnih aktivnostih vezanih na pogajanja ali pojasnilo/dopolnitev ponudb/prijav, pregleda in oceni prijave/ponudbe in ugotovi, ali izpolnjujejo razpisne pogoje, sestavi poročilo ter navede, katere ponudbe izpolnjujejo razpisne zahteve, razvrsti te ponudbe tako, da je razvidno, katera od ponudb ustreza postavljenim zahtevam razpisa oziroma kakšen je nadaljnji vrstni red glede na merila ter posreduje poročilo koncedentu. Naloga strokovne komisije je lahko tudi izvedba pogajanj z usposobljenimi kandidati/ponudniki.

39. člen

(odpiranje prijav/ponudb)

~~(1) Odpiranje prijav/ponudb za izbor koncesionarja je javno, pri čemer lahko koncedent zaradi zavarovanja poslovne skrivnosti (na primer v konkurenčnem dialogu) določi, da postopek odpiranja ponudb ni javen. Svoje odločitev mora sporočiti v objavi javnega razpisa.~~

~~(2) Strokovna komisija prijav/ponudb, ki so prispale po roku, določenem v javnem razpisu, in nepravilno predloženih prijav/ponudb ne odpre, temveč jih neodprte nemudoma vrne pošiljatelju.~~

~~(3) O odpiranju prijav/ponudb se vodi zapisnik. Vanj se vpišejo morebitne pripombe predstavnikov prijaviteljev/kandidatov/ponudnikov o poteku javnega odpiranja. Strokovna komisija vroči zapisnik o javnem odpiranju v roku treh delovnih dni vsem prijaviteljem/kandidatom/ponudnikom, ki so oddali prijave/ponudbe za konkretni javni razpis.~~

~~40.~~ člen

(pregled, vrednotenje in poročilo o prispelih prijavih/ponudbah)

- ~~(1) Po končanem odpiranju strokovna komisija pregleda prijave/ponudbe in ugotovi, ali te izpolnjujejo razpisne pogoje, pri čemer glede dopolnjevanja in pojasnjevanja prijav/ponudb upošteva določbe veljavne zakonodaje s področja javno zasebnega partnerstva ter javnega naročanja.~~
- ~~(2) Po končanem pregledu in vrednotenju prijav/ponudb komisija sestavi poročilo ter navede, katere prijave/ponudbe izpolnjujejo razpisne zahteve, ter razvrsti prijave/ponudbe tako, da je razvidno, katera izmed njih dosega najvišje število točk glede na postavljena merila oziroma kakšen je nadaljnji vrstni red glede na postavljena merila.~~

~~41.~~38. člen

(akt izbire koncesionarja)

- (1) O izbiri koncesionarja odloči koncedent ob upoštevanju določb veljavne zakonodaje s področja ~~javno zasebnega partnerstva ter javnega naročanja~~ gospodarskih javnih služb.
- (2) Pravno varstvo se zagotavlja v skladu z zakonom o javnem naročanju in z zakonom, ki ureja revizijo postopkov oddaje javnih naročil.

~~42.~~39. člen

(zavrnitev vseh prijav/ponudb)

- (1) Koncedent tudi po objavi javnega razpisa ni zavezan, da izbere koncesionarja.
- (2) Če koncedent v postopku izbire ne izbere koncesionarja, o tem izda akt, s katerim se konča postopek izbire, v katerem se navedejo vse stranke, katerih prijave/ponudbe so bile zavrnjene, in utemeljitev razlogov za njihovo zavrnitev.

IX. KONCESIJSKA POGODBA

~~43.~~40. člen

(sklenitev pogodbe)

- ~~(1) ——— (1) Koncesijsko pogodbo z izbranim koncesionarjem, po pravnomočno zaključenem postopku izbora v imenu ~~koneedenta~~ koncedenta sklene župan.~~
- ~~(2) ——— S koncesijsko pogodbo koncedent in koncesionar uredita vsa medsebojna razmerja v zvezi s koncesijo in druga vprašanja, ki jih mora urediti koncesijska pogodba po zakonu, ki ureja gospodarske javne službe.~~
- ~~(3) ——— Koncesijska pogodba mora biti sklenjena v pisni obliki, sicer nima pravnega učinka.~~
- ~~(4) ——— V pogodbi iz prvega odstavka tega člena koncedent in koncesionar podrobno uredita medsebojna razmerja v zvezi z izvajanjem predmeta koncesije, zlasti pa:~~
- ~~a. način in roke plačila nadomestila,~~
 - ~~b. razmerja v zvezi s sredstvi, ki jih vloži koncedent,~~
 - ~~c. dolžnost koncesionarja poročati koncedentu o vseh dejstvih in pojavih, ki utegnejo vplivati na izvajanje gospodarske javne službe na način in pod pogoji, določenimi v koncesijskem Odloku,~~
 - ~~d. način finančnega in strokovnega nadzora s strani koncedenta,~~
 - ~~e. pogodbene sankcije zaradi neizvajanja ali nepravilnega izvajanja javne službe,~~
 - ~~f. medsebojna razmerja v zvezi z morebitno škodo, povzročeno z izvajanjem ali neizvajanjem javne službe,~~
 - ~~g. razmerja ob spremenjenih in nepredvidljivih okoliščinah,~~
 - ~~h. način spreminjanja koncesijske pogodbe,~~

~~i. Natančno definirati dodatno financiranje za vsebine, ki v času sklenitve koncesijske pogodbe še niso jasne/povsem znane, prinašajo pa dodatne stroške implementacije koncesionarju (med drugim: selitev avtobusne postaje, uvedba novih plačilno/identifikacijskih sistem -npr. pametna kartica, uvedba novih IT tehnologij, zahteve po dodatnem poročanju, nove oblike mobilnosti ...) ter način njihovega financiranja,~~

~~h.j. prenehanje koncesijske pogodbe in njeno morebitno podaljšanje.~~

~~(4)(5) V primeru neskladja med določbami koncesijskega akta in določbami koncesijske pogodbe, veljajo določbe koncesijskega akta.~~

~~(6) Koncedent lahko koncesionarju poleg javnih pooblastil, določenih v tem Odloku, podeli tudi druga, na predmet koncesije iz tega Odloka vezana javna pooblastila, ki se opredelijo v koncesijski pogodbi ali njenih sestavnih delih.~~

... člen

(spremembe koncesijske pogodbe med njihovo veljavnostjo)

(1) Spremembe koncesijske pogodbe so dopustne pod pogoji, določenimi v veljavni zakonodaji s področjaj ~~podeljevanja koncesij~~ javno-zasebnega partnerstva in javnega naročanja.

(2) Koncedent ali koncesionar lahko zahtevata spremembo koncesijske pogodbe v primerih:

- ~~- spremembe zakonov in predpisov, ki bistveno vplivajo na spremembo določb koncesijske pogodbe;~~
- ~~- dodatnih investicij in storitev, ki niso bile vključene v prvotno koncesijsko pogodbo;~~
- ~~- bistvenih sprememb cen goriv, kar se podrobneje dogovori v koncesijski pogodbi;~~
- ~~- spremenjenih okoliščin, ki jih ni bilo možno predvideti ob podpisu koncesijske pogodbe, kot so npr. spremembe tehnologij (elektrifikacija voznega parka, vzpostavitev ustrezne polnilne infrastrukture, senzorike, uvedba mestne kartice in digitalne platforme ipd. ter s tem povezane posledice), vzpostavitev nove avtobusne postaje, morebitna integracija mestnega in javnega linijskega prometa;~~
- ~~- spremenjenih okoliščin, ki jih ni bilo možno predvideti ob podpisu koncesijske pogodbe;~~
- ~~- v drugih primerih, ko so izpolnjeni pogoji skladno z veljavno zakonodajo s področij podeljevanja koncesij in javno-zasebnega partnerstva.~~

(3) Koncedent lahko zahteva spremembo koncesijske pogodbe tudi v primeru, če je to potrebno, da se zavaruje javni interes.

(4) Koncedent lahko zahteva spremembo koncesijske pogodbe tudi v primeru, ko v času izvajanja koncesije zagotovi nova vozila, s katerimi se bo izvajala koncesija, ki so okoljsko bolj sprejemljiva in od koncesionarja zahteva, da naloge koncesije izvaja s temi vozili. Pogoje in način prevzema vozil ter vpliv na spremembo koncesijske pogodbe se podrobneje uredi v koncesijski pogodbi.

(5) V primeru spremembe pogodbe je koncedent dolžan povrniti stroške koncesionarju, ki mu nastanejo zaradi spremembe pogodbe.

...

... člen

(prenos koncesije)

1) Koncesionar ne sme brez pisnega soglasja koncedenta prenesti koncesije na tretjo osebo.

(2) Koncesionar lahko izvajanje posameznih nalog iz koncesionirane dejavnosti prenese na podizvajalce le ob izpolnjevanju prvotno določenih pogojev za podizvajalca in ob predhodnem pisnem soglasju koncedenta.

(3) Prenos koncesije je brez soglasja koncedenta dopusten le v primeru, ko nov koncesionar, ki izpolnjuje prvotno določene pogoje za ugotavljanje sposobnosti, v celoti ali delno nasledi prvotnega koncesionarja po prestrukturiranju podjetja, vključno s prevzemom, združitvijo, pripojitvijo ali insolventnostjo, če to ne vključuje drugih bistvenih sprememb pogodbe iz vsakokrat veljavne zakonodaje, ki ureja javna naročila iz ~~44. člena tega odloka~~. O statusnih spremembah ter pomembnejših spremembah v strukturi članstva, vodenja ali nadzora je koncesionar dolžan koncedenta obvestiti najkasneje v 30 dneh od nastanka spremembe.

~~(1) Koncesija se lahko prenese na novega izvajalca (prevzemnik koncesije) le v primerih, ki so izrecno predvideni v zakonodaji, ki ureja koncesije, s predhodnim dovoljenjem koncedenta, ki to izda v obliki odločbe, če je prevzemnik koncesije univerzalni pravni naslednik izvajalca (odstopnik koncesije).~~

~~(2) Če pravni naslednik izvajalca ne želi prevzeti izvajanja koncesijskega razmerja ali ne izpolnjuje pogojev, ki so v uredbi določeni za podelitev koncesije, ali za prevzem koncesije ne dobi soglasja koncedenta, ima koncedent pravico, da uporabi najprimernejši način prenehanja koncesijskega razmerja.~~

~~(3) Koncesije v skladu s prejšnjim odstavkom ni mogoče prenesti le:~~

~~— če prevzemnik koncesije ne izpolnjuje pogojev za pridobitev in izvajanje koncesije ali~~

~~— če je izpolnjen kateri od pogojev za odvzem koncesije iz tega Odloka.~~

~~(4) Če se prenaša koncesija, ki je podeljena konzorciju, je treba pred prenosom pridobiti soglasje vseh članov konzorcija.~~

~~(5) V primeru upravičenosti prenosa koncesije koncedent in prevzemnik koncesije skleneta koncesijsko pogodbo pod enakimi pogoji, kot je sklenjena prvotna koncesijska pogodba, in za preostali čas trajanja koncesije po prvotni koncesijski pogodbi, prvotna koncesijska pogodba pa se sporazumno razveže.~~

X. NADZOR

44-41. člen

(nadzor)

(1) Nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe izvaja koncedent. Koncedent lahko za posamezna strokovna in druga opravila nadzora pooblasti pristojno strokovno službo ali drugo institucijo.

~~(1) Nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe opravljajo:~~

~~a. organi nadzora,~~

~~b. župan,~~

~~c. s strani župana pooblaščen strokovna oseba,~~

~~skladno z določbami zakona, ki ureja javno zasebno partnerstvo in skladno s pogodbo o javno-zasebnem partnerstvu.~~

~~(2)~~ Koncesionar je osebam iz prejšnjega odstavka dolžan omogočiti nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe, predložiti vso potrebno dokumentacijo v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza, dati informacije v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza in omogočiti vpogled v poslovne knjige in evidence v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza.

~~(3)~~ Nadzor se lahko izvaja v prostorih koncesionarja, v vozilih, s katerimi opravlja mestne linijske prevoze, ali na postajah oziroma postajališčih in drugje na linijah.

~~(3)~~(4) Nadzor obsega pregled finančnega poslovanja v zvezi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza, nadzor izvajanja dejavnosti, nadzor nad pravilnostjo beleženja podatkov, ki so ključni za izračun nadomestila iz 31. člena tega Odloka, in nadzor nad ustreznostjo uporabe prevoznih sredstev in naprav ter ostalih sredstev za izvajanje dejavnosti, kakor tudi nadzor izvajanja dejavnosti v skladu z zakoni in drugimi predpisi.

(5) Nadzor je lahko napovedan ali nenapovedan in mora potekati tako, da ne ovira rednega izvajanja mestnega linijskega prevoza. Praviloma se izvaja v poslovnem času koncesionarja. Nadzornik se izkaže s pooblastilom. Nadzornik je dolžan podatke o poslovanju koncesionarja obravnavati kot poslovno skrivnost.

~~(4)~~(6) O nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in koncedenta oziroma koncedentov pooblaščenec. O nadzoru se sestavi zapisnik.

45.42. člen

(spremljanje kakovosti)

- (1) Koncedent spremlja in ocenjuje kakovost opravljenih storitev.
- (2) Kakovost opravljenih storitev lahko koncedent spremlja neposredno v okviru nadzora iz prejšnjega člena ali s pomočjo specializiranih organizacij.
- (3) Če se ugotovi odstopanje kvalitete storitve od standardov, določenih s tem Odlokom in posebnimi dogovori, lahko uporabi sankcije, opredeljene v koncesijski pogodbi.

46.43. člen

(poročanje)

(1) Vsi podatki v zvezi z izvajanjem koncesije so podatki, koncedenta, ki jih koncesionar zbira v imenu in za račun koncedenta.

~~(1)~~(2) Koncesionar mora enkrat mesečno, najkasneje do ~~2010.~~ dne v mesecu koncedentu poročati vsaj o:

- a. številu prepeljanih uporabnikov na posamezni liniji v preteklem mesecu;
- b. številu opravljenih kilometrov;
- c. prejetih pritožbah uporabnikov in odzivih nanje;
- d. prihodkih iz prevoznin za pretekli mesec;
- e. drugih direktnih in indirektnih prihodkih, prejetih v preteklem mesecu, vezanih na izvajanje gospodarske javne službe;
- f. drugih podatkih, določenih z Odlokom ali koncesijsko pogodbo.

~~(2)~~(3) Koncesionar je dolžan podatke iz prejšnjega odstavka pošiljati koncedentu v elektronski obliki, kot prilogo računu, bodisi v drugi frekvenci, ~~Oblikje in ali~~ formatu kot ga pošiljanja podatkov določi koncedent.

~~(3)~~(4) Koncesionar je dolžan koncedentu podati letno poročilo do 30. junija tekočega leta za preteklo leto.

(5) Letno poročilo mora obsegati podatke iz prvega odstavka, poleg tega pa še podatke o doseganju standardov kakovosti storitev, določenih s tem Odlokom in posebnim dogovorom. Letno poročilo mora obsegati tudi revidirane računovodske izkaze, izdelane skladno z zakonom, ki ureja finančne odnose in ločeno evidentiranje različnih dejavnosti in predpisi, izdanimi za njegovo izvrševanje, ter opisno oceno izvajanja mestnih linijskih prevozov v preteklem letu.

~~(4)~~(6) Koncesionar mora na zahtevo koncedenta pripraviti izredno pisno poročilo o stanju, opravljenih in potrebnih storitvah, potrebnih investicijah in organizacijskih ukrepih ter kakovosti izvajanja koncesije. S poročilom se seznanja občinski svet koncedenta, v kolikor le-ta tako zahteva.

44. člen

(enostranski ukrepi v javnem interesu)

Če koncedent ugotovi, da koncesionar ne izpolnjuje obveznosti iz koncesijskega razmerja pravilno, mu lahko z upravno odločbo naloži izpolnitev teh obveznosti, oziroma drugo ravnanje, ki izhaja iz vsakokrat veljavne zakonodaje, tega Odloka ali koncesijske pogodbe.

XI. PRENEHANJE KONCESIJSKEGA RAZMERJA

45. člen

(prenehanje koncesijskega razmerja)

Koncesijsko razmerje preneha:

- zaradi prenehanja koncesijske pogodbe;
- z odkupom koncesije;
- z odvzemom koncesije;
- zaradi prenehanja koncesionarja.

46. člen

(prenehanje koncesijske pogodbe)

- (1) Koncesijska pogodba redno preneha s potekom časa in z izpolnitvijo vseh pogodbenih obveznosti pogodbenih strank.
- (2) Koncesijska pogodba preneha z odstopom pogodbi zveste stranke od pogodbe zaradi bistvene kršitve obveznosti druge stranke. Odstop zaradi kršitve pogodbe se podrobneje uredi v koncesijski pogodbi, pri čemer rok za odstop ne sme biti krajši od treh mesecev.
- (+)(3) Stranki koncesijske pogodbe se lahko kadar koli med trajanjem pogodbe sporazumeta o prenehanju pogodbe. Pogodbena stranka, ki želi sporazumno prenehanje pogodbe, da drugi pogodbeni stranki izjavo, ki vsebuje najmanj predlog pogojev in rok za prenehanje pogodbe z obrazložitvijo. Koncedent in koncesionar se lahko sporazumeta za razvezo pogodbe, če ugotovita, da nadaljnje opravljanje dejavnosti na način in pod pogoji iz pogodbe ni smotno ali mogoče. Pobuda in sporazum morata biti v pisni obliki.

47. člen

(odvzem koncesije)

- (1) Koncedent lahko z odločbo delno ali v celoti odvzame koncesijo:
 1. če koncesionarizvajalec ne izpolnjuje enega ali več pogojev iz tega Odloka;
 2. če koncesionarizvajalec ne začne izvajati koncesije v roku, dogovorjenem s koncesijsko pogodbo, ali če obstaja utemeljen dvom, da koncesionarizvajalec v bistvenem delu ne bo izpolnil prevzetih obveznosti;
 3. če je v javnem interesu, da se dejavnost preneha izvajati kot gospodarska javna služba ali koncesionirana gospodarska javna služba;
 4. če se je koncesija bistveno spremenila in je treba zaradi tega opraviti nov postopek izbire koncesionarjaizvajalea;
 5. če je za koncesionarja v času podelitve koncesije obstajal razlog za izključitev, zaradi katerega bi moral biti izključen iz postopka izbire koncesionarjaizvajalea;
 6. če je Sodišče Evropske unije po postopku v skladu z 258. členom Pogodbe o delovanju Evropske unije (prečiščena različica Pogodbe o delovanju Evropske unije, UL C št. 202 z dne 7. 6. 2016, str. 47; v nadaljnjem besedilu: PDEU) ali Pogodbe o Evropski uniji (prečiščena različica

- Pogodbe o Evropski uniji, UL C št. 202 z dne 7. 6. 2016, str. 13; v nadaljnjem besedilu: PEU) ugotovilo hujše kršitve obveznosti koncedenta, ki izhajajo iz PEU ali PDEU, zaradi česar koncesija ne bi smela biti podeljena koncesionarju izvajalec.
7. če koncesionar izvajalec ne spoštuje zahteve koncedenta glede zamenjave podizvajalca, za katerega obstajajo razlogi za izključitev;
 8. če koncesionar izvajalec po lastni krivdi ne izvaja koncesije, zaradi česar nastanejo dlje časa trajajoče motnje pri izvajanju storitev, ki niso posledica višje sile ali razlogov izven sfere koncesionarja;
 9. če koncesionar pri izvajanju koncesije koncedentu, uporabnikom ali tretjim osebam namenoma ali iz hude malomarnosti povzroči škodo;
 10. če koncesionar v primeru prostih zmogljivosti vozila neupravičeno odklanja opravljanje prevoza zainteresiranim potnikom;
 11. če koncesionar v avtobus, v katerem so še proste zmogljivosti, ne sprejme potnikov z vnaprej kupljenimi vozovnicami;
 12. če koncesionar ne ravna v skladu z navodili ali dokončnimi odločbami, ki jih koncedent izda v okviru nadzora nad koncesijo;
 13. če je po sklenitvi pogodbe ugotovljeno, da je koncesionar dal zavajajoče in neresnične podatke, ki so vplivali na podelitev koncesije;
 14. če se uveljavlja protikorupcijska klavzula iz pogodbe;
 15. če koncesionar ne omogoča koncedentu izvajanja nadzora;
 16. če koncesionar ne ravna v skladu z dokončnimi odločbami, izdanimi v okviru inšpekcijskega nadzora ali drugega nadzora pristojnega organa nad izvajalcem pri izvajanju koncesije.
- (2) Delni odvzem koncesije pomeni odvzem koncesije za posamezno linijo. Mogoč je v primerih iz 2. do 8. točke prejšnjega odstavka.
- (3) Odvzem koncesije pomeni odvzem koncesije za vse linije, po katerih v skladu s koncesijsko pogodbo opravlja prevoze koncesionar.
- (+) (4) Koncedent pisno opozori koncesionarja na kršitve, ki so razlog za odvzem koncesije, mu določi primeren rok za odpravo kršitev in ga opozori, da bo v nasprotnem primeru uveden postopek odvzema koncesije.
- (-) (5) Če je koncesionar konzorcij, kršitev posameznega člana konzorcija velja za kršitev koncesionarja.

48. člen

(prenehanje koncesionarja)

- (1) Koncesijsko razmerje preneha s prenehanjem koncesionarja, če nima univerzalnega pravnega naslednika.
- (2) V primeru univerzalnega pravnega naslednika koncesionarja koncesijsko razmerje ne preneha, ampak se prenese na pravnega naslednika v skladu z določbami 47. člena tega Odloka.
- (3) Koncesijsko razmerje preneha z dnem, ko po zakonu nastanejo pravne posledice začetka stečajnega postopka. Na vozilih in drugih sredstvih koncesionarja, namenjenih izvajanju koncesije, ima koncedent izločitveno pravico v skladu z zakonom, ki ureja javno zasebno partnerstvo. Koncedent lahko uveljavlja izločitveno pravico tudi v drugih načinih prenehanja koncesionarja (likvidacija, izbris). V tem primeru koncedent vplača ustrezen del vrednosti izločenega premoženja v stečajno ali likvidacijsko maso.
- (4) Če je koncesionar konzorcij, zaradi prenehanja enega člana konzorcija ali več teh ali uvedbe stečaja nad njimi koncesijsko razmerje ne preneha, če lahko drugi člani konzorcija izvajajo koncesijo.

47. člen

(prenehanje razmerja) Razmerje med koncedentom in koncesionarjem preneha na naslednji način:

Oblikovano: Pisava: (Privzeto) Times New Roman, Označeno

a. s prenehanjem koncesijske pogodbe,

b. z odkupom koncesije,

e. z odvzemom koncesije,

d. s prenehanjem koncesionarja,

e. v drugih primerih, določenih z zakonom, ki ureja javno – zasebno partnerstvo oziroma zakonom, ki ureja gospodarske javne službe.

48. člen

(prenehanje koncesijske pogodbe)

(1) Koncesijska pogodba preneha:

a. po preteku časa, za katerega je bila sklenjena,

b. z razdrtjem.

(2) Koncesijska pogodba se lahko razdre zlasti v primerih hujših kršitev. Razlogi in pogoji za razdrtje, odpovedni rok in druge medsebojne pravice in obveznosti ob razdrtju koncesijske pogodbe se določijo v koncesijski pogodbi.

49. člen

(odkup koncesije)

Odkup koncesije je možen takrat, ko koncedent enostransko ugotovi, da bi bilo redno izvajanje gospodarske javne službe možno učinkoviteje opravljati na drug način.

50. člen

(odvzem koncesije)

(1) Javni partner odvzame koncesijo koncesionarju, če koncesionar očitno krši koncesijsko pogodbo, zlasti pa:

a. če ne prične z izvajanjem v dogovorjenem roku,

b. če dejavnosti ne izvaja redno, strokovno ali pravočasno oziroma jo izvaja tako, da so povzročene motnje v dejavnosti in funkcionalnosti,

e. če koncedentu namerno ali iz velike malomarnosti povzroča škodo,

d. če se pri svoji dejavnosti ne drži predpisov in standardov ali navodil koncedenta,

— e. če je izražen utemeljen javni interes po prenehanju izvajanja dejavnosti.

(2) Odvzem koncesije je mogoč ne glede na to, ali predstavljajo kršitve iz prejšnjega odstavka bistveno kršitev koncesijske pogodbe. Koncedent pisno opozori koncesionarja na kršitve, ki so razlog za odvzem koncesije, mu določi primeren rok za odpravo kršitev in ga opozori, da bo v nasprotnem primeru uvedel postopek odvzema koncesije. Če je koncesionar konzorcij, se kršitev posameznega člana konzorcija šteje za kršitev koncesionarja.

51. člen

(prenehanje koncesionarja)

(1) ~~Koncesijsko razmerje preneha s prenehanjem koncesionarja, če nima univerzalnega pravnega naslednika. V primeru univerzalnega pravnega naslednika koncesionarja koncesijsko razmerje ne preneha in se prenese na univerzalnega pravnega naslednika.~~

(2) ~~Koncesijsko razmerje preneha z dnem nastanka pravnih posledic začetka stečajnega postopka. Na vozilih in drugih sredstvih koncesionarja, namenjenih izvajanju koncesije, ima koncedent izločitveno pravico, določeno z zakonom, ki ureja javno zasebno partnerstvo.~~

(3) ~~Če je koncesionar konzorcij, zaradi prenehanja enega ali več članov konzorcija ali uvedbe stečaja nad njimi, koncesijsko razmerje ne preneha, če ostali člani konzorcija nadaljujejo s koncesijo.~~

~~52. člen~~

~~(prehodno obdobje)~~

(1) ~~Če v primeru prenehanja koncesije ni podeljena nova koncesija ali ni drugače zagotovljeno, da bi bila gospodarska javna služba nepretrgano izvajana, mora dotedanji koncesionar izvajati na tem območju dejavnost gospodarske javne službe pod pogoji dotedanjega koncesijskega razmerja do podelitve nove koncesije, vendar največ eno leto.~~

(2) ~~Če je koncesijsko razmerje prenehalo iz razlogov, zaradi katerih dotedanji koncesionar ne more več nadaljevati izvajanja gospodarske javne službe po prejšnjem odstavku (npr. odvzem koncesije, stečaj koncesionarja), sklene koncedent pogodbo za izvajanje nujnih del za zagotavljanje gospodarske javne službe z enim ali z več ponudniki ob upoštevanju zakona, ki ureja javno naročanje.~~

XII. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

~~47-49. člen~~

~~(veljavnost terminskih vozovnic)~~

Koncesionar je dolžan zagotoviti, da terminske vozovnice, ki jih je uporabnik kupil pred začetkom izvajanja mestnega linijskega prevoza od prejšnjega izvajalca mestnih linijskih prevozov, brez dodatnih stroškov za uporabnike veljajo do izteka njihove veljavnosti.

~~48-50. člen~~

~~(prenehanje veljavnosti)~~

Z dnem uveljavitve tega Odloka preneha veljati Odlok o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa (Uradni list RS, št. [95/01, 55/11, 67/1247/13, 86/16](#)).

V Odloku o oglaševanju in usmerjevalnem sistemu v Mestni občini Kranj (Uradni list RS, št. 79/01, 20/06) se v 14. členu:

- prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»Stranka lahko oglašuje za lastne potrebe tudi na zunanjih stenah avtobusov mestnega prometa z nalepkami, napisi in podobno v skladu z določbami odloka, ki ureja mestni linijski prevoz.«

- drugi odstavek se črta.

V Odloku o občinskih taksah v Mestni občini Kranj (Uradni list Republike Slovenije, št. 138/06, 43/12) se v Tarifi št. 2 črta točka 2.7.5.

8. člen

(ohranitev veljavnosti)

Ne glede na prenehanje veljavnosti Odloka o organizaciji in načinu izvajanja javnega mestnega prometa (Uradni list RS, št. 47/13, 86/16) ostanejo v veljavi na njegovi podlagi sprejeti akti, do sprejema novih, zlasti:

- Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda (Uradni list RS, št. 10/14),
- Sklep o določitvi cene prevoznih storitev (Uradni list RS, št. 51/13).

8-9. člen

(uveljavitev)

Ta Odlok začne veljati ~~petajsti~~ naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. ~~371-369/2011~~.....

Župan

Mestne občine Kranj

Matjaž Rakovec

TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

**IZVAJANJE LOKALNE GOSPODARSKE
JAVNE SLUŽBE MESTNIH LINIJSKIH
PREVOZOV POTNIKOV V MESTNI OBČINI
KRANJ**

Ljubljana, maj 2023

Naročnik: **Mestna občina Kranj, Slovenski trg 1, 4000 Kranj**

Za naročnika: **Matjaž Rakovec, župan**

Predmet: **Izvajanje lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v Mestni občini Kranj**

Vrsta dokumenta: **TEST JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA**

Izdelovalec:



**Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
PE Ljubljana, Ukmarjeva 2, 1000 Ljubljana**

Odgovorna oseba: **izr. prof. dr. Petra Ferk, direktorica razvojnih projektov**

Opomba: Test upravičenosti JZP je izdelan skladno z določili 34. člena Zakona o javno zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06) ob smiselni uporabi določb Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) ter Pravilnika o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/07).

KAZALO

1.	UVODNA POJASNILA	7
1.1.	VSEBINA IN NAMEN TESTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA	7
1.2.	PRAVNA PODLAGA	7
1.3.	INVESTITOR – JAVNI PARTNER	8
1.4.	IDENTIFIKACIJA IZDELOVALCA	12
2.	OZADJE PROJEKTA	13
2.1.	KRATKA PREDSTAVITEV PROJEKTA	13
2.2.	RELEVANTNA DOSLEJ PRIPRAVLJENA DOKUMENTACIJA	15
2.3.	ANALIZA TRGA OZ. PREDSTAVITEV VLOGE PROMOTORJA O ZAINTERESIRANOSTI ZA IZVEDBO PROJEKTA	16
3.	OPIS PROJEKTA	17
4.	NAMEN IN CILJI INVESTICIJE	22
5.	OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO INVESTICIJE	23
5.1.	UREDBA (ES) ŠT. 1370/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA Z DNE 23. OKTOBRA 2007 O JAVNIH STORITVAH ŽELEZNIŠKEGA IN CESTNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA	24
5.2.	STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030	25
5.3.	STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNE SAMOUPRAVE V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2020	28
5.4.	RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030	29
5.5.	RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU VARSTVA OKOLJA ZA OBDOBJE 2020–2030	30
5.6.	ZAKON O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU	31
5.7.	ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI	33
5.8.	ZAKON O GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH	34
5.9.	ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU	34
5.10.	ZAKON O CESTAH	37
5.11.	UREDBA O ZELENEM JAVNEM NAROČANJU	37
5.12.	STATUT MESTNE OBČINE KRANJ	40
5.13.	TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA 2030	40
5.14.	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MO KRANJ	42
5.15.	ODLOK O GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH	43

5.16.	ODLOK O ORGANIZACIJI IN NAČINU IZVAJANJA GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE LINIJSKIH PREVOZOV V MESTNEM PROMETU	44
6.	ANALIZA MOŽNIH NAČINOV REALIZACIJE CILJA.....	45
6.1.	VARIANTA A: Brez investicije.....	57
6.2.	VARIANTA B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house)	58
6.3.	VARIANTA C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«).....	59
6.4.	VARIANTA D: Izvedba projekta v »klasični« koncesijski obliki (»neto model«)	61
6.5.	IZBOR OPTIMALNE VARIANTE	63
7.	ANALIZA SWOT VARIANT.....	65
7.1.	ANALIZA SWOT VARIANTE A: BREZ INVESTICIJE.....	65
7.2.	ANALIZA SWOT VARIANTE B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house);.....	66
7.3.	ANALIZA SWOT VARIANTE C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«)	67
7.4.	ANALIZA SWOT VARIANTE D: Koncesijsko javno-zasebno partnerstvo (»neto model«)	68
8.	MATRICA PREDVIDENE RAZDELITVE TVEGANJ MED PARTNERJA	70
9.	OPREDELITEV VRSTE PROJEKTA IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH	85
9.1.	VRSTA PROJEKTA.....	85
9.2.	OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	85
9.3.	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA.....	88
9.4.	OPIS LOKACIJE	89
9.4.1.	Makrolokacija	89
9.4.2.	Mikrolokacija	90
9.5.	VARSTVO OKOLJA.....	90
9.6.	KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA.....	91
9.7.	VIRI FINANCIRANJA.....	91
10.	FINANČNA ANALIZA VARIANTE B: IZVEDBA INVESTICIJE Z USTANOVITVIJO JAVNEGA PODJETJA.....	92
10.1.	FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PODJETJA	94
10.1.1.	Investicija	94
10.1.2.	Operativni denarni tok projekta	95
10.1.3.	Preostanek vrednosti projekta	97
10.1.4.	Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javno podjetje	98
10.2.	FINANČNI UČINKI Z VIDIKA MO KRANJ	100
10.2.1.	Investicija	100
10.2.2.	Operativni denarni tok projekta	100
10.2.3.	Preostanek vrednosti projekta	101

10.2.4.	Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za MO Kranj	101
11.	FINANČNA ANALIZA VARIANTE C: KONCESIJA STORITVE KOT JAVNO-NAROČNIŠKO JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO (»BRUTO MODEL«)	103
11.1.	FINANČNI UČINKI Z VIDIKA ZASEBNEGA PARTNERJA, KI IZVAJA MESTNI POTNIŠKI PROMET	105
11.1.1.	Investicija	105
11.1.2.	Operativni denarni tok projekta	105
11.1.3.	Preostanek vrednosti projekta	108
11.1.4.	Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za zasebnega partnerja	108
11.2.	FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA	110
11.2.1.	Investicija	110
11.2.2.	Operativni denarni tok projekta	110
11.2.3.	Preostanek vrednosti projekta	111
11.2.4.	Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za MO Kranj	111
12.	EKONOMSKA ANALIZA	113
12.1.	DAVKI IN PRISPEVKI VKLJUČENI V CENO INVESTICIJE	113
12.2.	DAVKI VKLJUČENI V STORITEV OPRAVLJANJA PREVOZA	114
12.3.	PRISPEVKI IZ NASLOVA PLAČ	114
12.4.	PRIHODKI IZ NASLOVA NIŽJEGA ONESNAŽEVANJA ZRAKA, GLOBALNEGA SEGREVANJA TER HRUPA.....	114
12.5.	EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI.....	115
12.6.	PRIMERJAVA EKONOMSKIH KORISTI VARIANT.....	115
13.	OCENA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE PROJEKTA	118

KAZALO TABEL

Tabela 1:	Linije mestnega linijskega prevoza.....	15
Tabela 2:	Relacije javnega mestnega prometa	19
Tabela 3:	Število potnikov mesečno v letu 2018	20
Tabela 4:	Postajališča v MO Kranj	20
Tabela 5:	Minimalni cilji za čiste in brezemisijske mestne avtobuse v celotnem številu vozil, zajetih v pogodbah pri javnem naročilu vozil in storitev prevoza.....	39
Tabela 6:	Prednosti in slabosti pravno-organizacijske oblike režijski obrat	47
Tabela 7:	Prednosti in slabosti pravno-organizacijske oblike javno podjetje.....	50
Tabela 8:	Prednosti in slabosti pravno-organizacijske oblike koncesija storitve	52
Tabela 9:	Primerjava ekonomskih kazalnikov z vidika MO Kranj.....	64
Tabela 10:	SWOT analiza predlagane variante A - Brez investicije.....	65
Tabela 11:	SWOT analiza predlagane variante B – Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house)	66
Tabela 12:	SWOT analiza predlagane variante C - Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«)	67
Tabela 13:	SWOT analiza predlagane variante D – Koncesijsko javno-zasebno partnerstvo (»neto model«).....	68
Tabela 14:	Matrica predvidene razdelitve tveganj med koncedentom in koncesionarjem	71

Tabela 15: Ocenjena vrednost investicije v primeru ustanovitve javnega podjetja v stalnih cenah v EUR, april 2023	87
Tabela 16: Ocenjena vrednost investicije v primeru javno-zasebnega partnerstva v stalnih cenah v EUR, april 2023	87
Tabela 17: Časovni načrt izvedbe investicije.....	88
Tabela 18: Ocenjena vrednost investicije v primeru ustanovitve javnega podjetja v stalnih cenah v EUR, april 2023	93
Tabela 19: Ocena vlaganj z vidika javnega podjetja v EUR v stalnih cenah april 2023	94
Tabela 20: Finančni kazalniki za javno podjetje	98
Tabela 21: Finančni denarni tok za izvajanje storitve mestnega prevoza v MO Kranj z vidika javnega podjetja, stalne cene april 2023	99
Tabela 22: Ocena vlaganj z vidika MO Kranj v EUR v stalnih cenah april 2023.....	100
Tabela 23: Finančni kazalniki MO Kranj v primeru ustanovitve javnega podjetja	101
Tabela 24: Finančni denarni tok v primeru ustanovitve javnega podjetja z vidika MO Kranj, stalne cene april 2023.....	102
Tabela 25: Ocenjena vrednost investicije v primeru koncesije v stalnih cenah v EUR, april 2023	104
Tabela 26: Ocena vlaganj z vidika koncesionarja v EUR v stalnih cenah april 2023	105
Tabela 27: Finančni kazalniki zasebnega partnerja.....	108
Tabela 28: Finančni denarni tok v primeru podelitve koncesije z vidika zasebnega partnerja, stalne cene april 2023.....	109
Tabela 29: Ocena vlaganj z vidika javnega partnerja v EUR v stalnih cenah april 2023.....	110
Tabela 30: Finančni kazalniki MO Kranj v primeru koncesije	111
Tabela 31: Finančni denarni tok v primeru podelitve koncesije z vidika MO Kranj, stalne cene april 2023	112
Tabela 32: Primerjava ekonomskih kazalnikov	115
Tabela 33: Ekonomski denarni tok projekta v primeru ustanovitve javnega podjetja z vidika MO Kranj.....	116
Tabela 34: Ekonomski denarni tok projekta v primeru podelitve koncesije z vidika MO Kranj	117
Tabela 35: Primerjava finančnih kazalnikov z vidika MO Kranj	120
Tabela 36: Primerjava ekonomskih kazalnikov z vidika MO Kranj.....	121

KAZALO SLIK

Slika 1: Lega MO Kranj	11
Slika 2: Avtobusne proge v MO Kranj.....	18
Slika 3: Trajnostna urbana strategija Kranj 2030.....	41
Slika 4: Lega MO Kranj	89

1. UVODNA POJASNILA

1.1. VSEBINA IN NAMEN TESTA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

Predmetni Test javno-zasebnega partnerstva (v nadaljevanju: Test), kot del izvedenega predhodnega postopka, predstavlja izhodišče za odločitev naročnika, ali so izpolnjeni ekonomski, pravni, tehnični, okoljevarstveni in drugi pogoji za izvedbo projekta in sklenitev razmerja javno-zasebnega partnerstva.

Predmetni Test v grobem obsega tri dele, pri čemer je prvi del Testa namenjen pravni analizi in utemeljitvi projekta z vidika javnega interesa, del Testa je namenjen ekonomski analizi projekta, v preostalem delu pa Test obsega predstavitev projekta z vidika obstoječega stanja, možnosti financiranja ter analizo relevantne, do sedaj pripravljene dokumentacije.

Namen predmetnega Testa ni verifikacija že pripravljene dokumentacije, vrste in obsega predvidenih ukrepov, kot tudi ne pregled ali verifikacija ekonomske in/ali finančne ocene promotorja z vidika izvedljivosti predlaganega projekta.

1.2. PRAVNA PODLAGA

Predmetni Test je izdelan skladno z določbo drugega odstavka 31. člena in 34. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (v nadaljevanju: ZJZP)¹ in Pravilnikom o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva.²

¹ Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, Uradni list RS, št. 127/06.

² Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva, Uradni list RS, št. 32/07.

1.3. INVESTITOR – JAVNI PARTNER

Investitor: Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1, 4000 Kranj
Telefon: +386 (0)4 237 30 00
E-pošta: mok@kranj.si
Davčna številka: SI 55789935
Matična številka: 5874653

Mestna občina Kranj (v nadaljevanju tudi: MO Kranj) je del gorenjske statistične regije. Meri 151 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 39. mesto.

Statistični podatki za leto 2021 kažejo o tej občini tako sliko:³

Sredi leta 2021 je imela občina približno 56.780 prebivalcev (približno 28.520 moških in 28.260 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 3. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 376 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (104 prebivalci na km²).

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -0,3 (v Sloveniji -2,0). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej negativen, znašal je -8,3. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -8,0 (v Sloveniji -0,9).

Povprečna starost občanov je bila 42,9 leta in tako nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,8 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 124 oseb starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 139). Pove pa tudi, da se

³ Spletni vir: <<https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/72>>, 30. 3. 2023.

povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju počasneje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v petih (Črna na Koroškem, Dobrovnik/Dobronak, Jezersko, Loški Potok in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika ravno obrnjena.⁴

Mesto Kranj ima bogato zgodovino. Do sredine 19. stoletja je bil Kranj trgovsko-sejensko in obrtno mesto. S pojavom manufaktur in ob koncu 19. stoletja tudi industrije pa je Kranj postajalo vedno bolj industrijsko mesto. Poseben razcvet je po prvi svetovni vojni doživela tekstilna industrija, ki se je umestila v globel ob Savi ter na polja v Stražišču in na Primskovem.

Med drugo svetovno vojno je stanovanjska gradnja prvič posegla izven starih meja na levi breg Kokre. Po vojni je Kranj ohranil svoj položaj upravnega središča Gorenjske, uspešen razvoj gumarske, tekstilne, električne in obutvene industrije je izjemno pospešil naraščanje števila prebivalstva. Temu je sledil razmah negospodarskih dejavnosti – šolstva, zdravstva, kulture in eksplozijo urbanizacije v obliki novih spalnih naselij na Zlatem polju in na Planini.

Osamosvojitve Slovenije je sprva prinesla propad številnih delovno intenzivnih gospodarskih panog (tekstil, čevljarstvo), ki pa ga je kmalu nadomestilo zasebno drobno gospodarstvo, trgovina, storitvene dejavnosti, elektroindustrija in gumarstvo.⁵

MO Kranj je gospodarsko, trgovsko, prometno, izobraževalno in kulturno središče Gorenjske, ki se razprostira se na križišču pomembnih prometnih poti, ki vodijo iz severne Evrope proti Jadrani, ter iz zahodne Evrope proti vzhodu. Mesto se je razvilo na konglomeratnem pomolu ob sotočju 30 metrov globoko vrezanih strug Kokre in Save, rečnem prehodu na križišču vzdolžne poti ob Savi in prečnih poti proti

⁴ Spletni vir: <<https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/72>>, 30. 3. 2023.

⁵ Spletni vir: <<https://www.kranj.si/o-kranju/zgodovina>>, 30. 3. 2023.

Jezerskemu in Ljubelju ter Škofji Loki. Mesto je od mednarodnega letališča Jože Pučnik oddaljeno 6 km. Najvišji vrh je Storžič (2132 m).⁶

Naselja v MO Kranj so naslednja: Babni Vrt, Bobovek, Breg ob Savi, Britof, Čadovlje, Čepulje, Golnik, Goriče, Hrastje, Ilovka, Jama, Jamnik, Javornik, Kokrica, Kranj, Lavtarski Vrh, Letenice, Mavčiče, Meja, Mlaka pri Kranju, Nemilje, Njivica, Orehovlje, Pangršica, Planica, Podblica, Podreča, Povlje, Praše, Predoslje, Pševo, Rakovica, Spodnja Besnica, Spodnje Bitnje, Srakovlje, Srednja vas - Goriče, Srednje Bitnje, Suha pri Predosljah, Sveti Jošt nad Kranjem, Šutna, Tatinec, Tenetiše, Trstenik, Zabukovje, Zalog, Zgornja Besnica, Zgornje Bitnje, Žabnica ter Žablje.⁷

MO Kranj ima naslednje stanovanjske soseske: Čirče, Zlato polje, Primskovo, Rupa, Struževo, Stražišče, Brdo, Labore. Planina I, Planina II, Planina III, Planina jug, Planina IV (v načrtu), Stari Kranj/Center, Vodovodni stolp, Gorenje Sava, Savska loka, Šorlijevo naselje, Sotočje, Kranj ob Savi (v načrtu).⁸

MO opravlja zlasti naslednje naloge:⁹

- normativno ureja lokalne zadeve javnega pomena,
- upravlja premoženje MOK,
- spodbuja gospodarski razvoj MOK,
- ustvarja pogoje za gradnjo stanovanj in skrbi za povečanje najemnega sklada stanovanj,
- ureja, upravlja in skrbi za lokalne javne službe,
- zagotavlja in pospešuje razvoj predšolskega varstva, vzgojno-izobraževalne dejavnosti ter razvoj športa in rekreacije,
- ureja in pospešuje zdravstveno dejavnost in dejavnost socialnega varstva,
- pospešuje kulturno in raziskovalno dejavnost,
- skrbi za varstvo zraka, tal, vode, za varstvo pred hrupom, za ravnanje z odpadki in opravlja druge dejavnosti varstva okolja in ohranjanja narave,
- skrbi za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami,

⁶ Spletni vir: <<https://www.kranj.si/o-kranju/kranj-na-kratko>>, 30. 3. 2023.

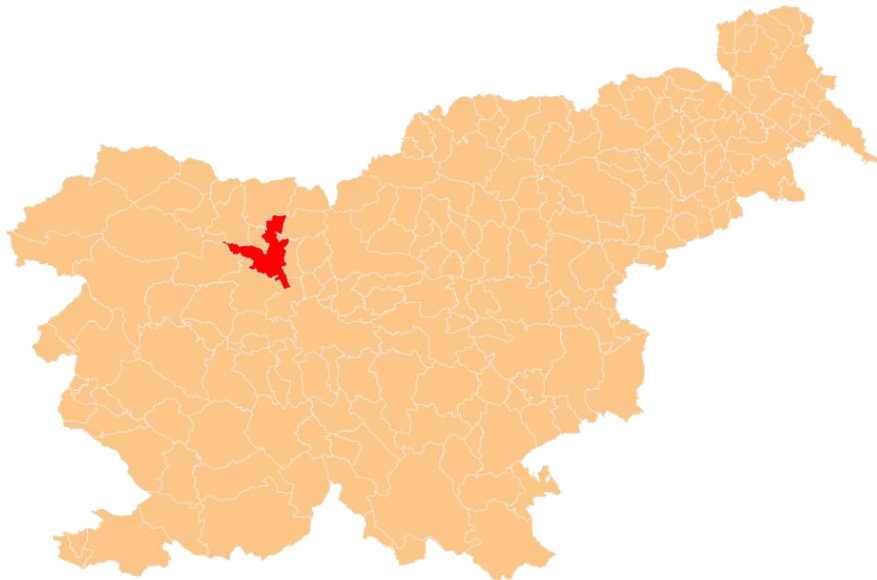
⁷ Spletni vir: <<https://www.kranj.si/o-kranju/kranj-na-kratko>>, 30. 3. 2023.

⁸ Spletni vir: <<https://www.kranj.si/o-kranju/kranj-na-kratko>>, 30. 3. 2023.

⁹ Statut MO Kranj - uradno prečiščeno besedilo – UPB4, Uradni list RS, št. 165/21, 13. člen.

- ureja javni red in mir v MOK ter
- opravlja druge javne naloge.

Slika 1: Lega MO Kranj



Spletni vir: Wikipedia.¹⁰

¹⁰ Spletni vir:

<https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Kranj#/media/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Kranj.svg>, 30. 3. 2023.

1.4. IDENTIFIKACIJA IN OPIS IZDELOVALCA

Izdelovalec: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1311 Turjak
Telefon: + 386 (0)1 60 100 70
E-mail: info@pppforum.si
Matična št.: 3455114000
Davčna št.: SI22672826

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo je bil ustanovljen v letu 2008 z namenom, da vzpodbudi znanstveno-raziskovalno dejavnost na področju pravne in ekonomske znanosti, s posebnim poudarkom na vprašanjih povezanih s pojmi javno-zasebnih partnerstev, javnih služb in državnih pomoči, javnih razpisov in javnega naročanja, projektnega vodenja, priprave ekonomskih in investicijskih študij, projektnega financiranja in drugih sorodnih tem. Inštitut za javno-zasebno partnerstvo je specializiran za svetovanje na področju oblikovanja razmerij javno-zasebnih partnerstev, ki predstavljajo sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem pri zagotavljanju izvajanja javnih služb, vzpostavljanju ali posodobitvi javne infrastrukture in pri izvajanju drugih projektov v javnem interesu. V okviru svojega delovanja ima Inštitut izkušnje s svetovanjem pri številnih javnih projektih, zato lahko zagotovi celovito podporo posameznega javnega projekta s ciljem dolgoročnega in kvalitetnega izvajanja le-tega.

Odgovorna oseba: izr. prof. dr. Petra Ferk, Direktorica razvojnih projektov

Datum: 15. 5. 2023

Podpis:



Inštitut
javno Zasebno
partnerstvo

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1311 Turjak, si: info@pppforum.si
e: info@pppforum.si, davčno št.: SI22672826
matično št.: 3455114, TRG: SI22672826, 5574 746

2. OZADJE PROJEKTA

2.1. KRATKA PREDSTAVITEV PROJEKTA

Kot izhaja iz Statuta MO Kranj¹¹ je ena izmed primarnih nalog občine urejanje, upravljanje in skrb za lokalne javne službe tako, da:¹²

- določa izbirne lokalne javne službe ter obliko zagotavljanja in način opravljanja obveznih in izbirnih lokalnih javnih služb;
- zagotavlja sredstva za delovanje lokalnih javnih služb;
- nadzira delovanje lokalnih javnih služb;
- gradi in vzdržuje komunalno infrastrukturo.

V okvir teh nalog spada tudi urejanje prometa v občini, kot je navedeno v nadaljevanju.

V letu 2013 je MOK na podlagi sprejetega Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu¹³ (v nadaljnjem besedilu tudi: Odlok) z izbranim izvajalcem Alpetour - Potovalna agencija, d.d., Kranj¹⁴ sklenila koncesijsko pogodbo za izvajanje gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza na območju MO Kranj.¹⁵

Predmet koncesije je opredeljen v 4. členu omenjene pogodbe:

»4. člen

(predmet koncesije)

S to pogodbo koncedent podeljuje, koncesionar pa sprejema izključno dolžnostno upravičenje opravljati izbirno gospodarsko javno službo mestnega linijskega

¹¹ Statut MO Kranj - uradno prečiščeno besedilo – UPB4, Uradni list RS, št. 165/21.

¹² Prav tam, 5. točka 13. člena.

¹³ Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 47/2013, spremenjen z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 86/2016.

¹⁴ Pravni naslednik družbe Alpetour Potovalna agencija, d.d, je Arriva družba za prevoz potnikov d.o.o., vir: Ajpes, 30. 3. 2023.

¹⁵ Koncesijska pogodba, sklenjena dne 30. 8. 2013, gradivo naročnika.

prevoza na območju MO Kranj (v nadaljnjem besedilu: gospodarska javna služba) na način in pod pogoji, določenimi z zakoni in podzakonskimi predpisi, koncesijskim aktom ter na njegovi podlagi sprejetimi sklepi koncedenta in to koncesijsko pogodbo.

Gospodarska javna služba obsega naslednje storitve:

- prevoz uporabnikov in ročne prtljage na linijah po voznem redu ter prevoz na klic skladno s predpisi in koncesijskim aktom;
- dnevno zagotavljanje pogojev za varno in nemoteno obratovanje vozil (tehnična brezhibnost vozil, usposobljenost vozil in voznikov za udeležbo v cestnem prometu, zavarovanje vozil, voznikov in potnikov, čistoča vozil in podobno);
- obveščanje uporabnikov o storitvah javne službe (voznih redih, cenah, pogojih prevoza, obvozih in splošne informacije o izvajanju javne službe);
- izdelavo in prodajo vozovnic;
- nadzor nad vozovnicami uporabnikov.

Koncesionar mora kot sestavni del javne službe opravljati tudi naloge v zvezi z drugim obveščanjem uporabnikov, oblikovanjem voznih redov, vodenjem evidenc in obveščanjem koncedenta, konkretno skrbnika pogodbe ter druge naloge kot to določa veljavna zakonodaja in koncesijski akt.«

V skladu s 5. členom koncesijske pogodbe je območje izvajanja mestnega linijskega prevoza dogovorjeno na območje MO Kranj. V okvir izvajanja mestnega linijskega prevoza spadajo linije, ki jih koncedent opredeli s Sklepom o določitvi obveznih linij in voznega reda¹⁶ in za katere se pridobi ustrezno dovoljenje, skladno z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu. Cena prevoznih storitev je opredeljena s Sklepom o določitvi cene prevoznih storitev,¹⁷ na katerega se omenjena pogodba sklicuje.

Koncesijska pogodba je bila sklenjena dne 30. 8. 2013. Čas trajanja koncesije je opredeljen v 7. členu, ki določa, da se izvajanje koncesijske dejavnosti po tej pogodbi začne 1. 9. 2013 in traja 10 let.

¹⁶ Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda, Uradni list RS, št. 10/2014.

¹⁷ Sklep o določitvi cene prevoznih storitev, Uradni list RS, št. 51/2013.

Linije mestnega prevoza so v skladu z 2. členom Sklepa o določitvi obveznih linij in voznega reda naslednje:

Tabela 1: Linije mestnega linijskega prevoza

PROGA	LINIJA
PROGA 1	Kolodvor–Globus–Primskovo–Planina–Qlandia–Hrastje
PROGA 2	Globus–Primskovo–Planina–Stražišče–Globus
PROGA 3	Globus–Stražišče–Planina–Primskovo–Globus
PROGA 4	Žabnica–Sp. Bitnje–Stražišče–Globus–Struževo
PROGA 5	Globus–Primskovo–Britof–Suha–Kokrica–Rupa–Globus
PROGA 6	Globus–Rupa–Kokrica–Suha–Britof–Primskovo–Globus
PROGA 7	Globus–Kokrica–Bobovek–Srakovlje–Mlaka–Globus
PROGA 8	Kranj–Drulovka–Breg–Podreča
PROGA11	Predoslje–Primskovo–Planika
PROGA12	Kranj–Stražišče–Besnica
PROGA14	Tatinec–Kranj–Globus
PROGA15	Center–Primskovo (Dolnov)–Planina–železniška postaja.

V tem postopku podelitve koncesije ni načrtovano, da bi se obstoječe linije spreminjale.

Predmet te koncesije je zagotavljanje mestnega linijskega prevoza, šolski prevoz se pa zagotavlja na drugih pravnih podlagah.

Glede na izvedene finančne analize tekom postopka podelitve koncesije pa se bo morebiti izkazalo, da bi bila smiselna prilagoditev cene prevoznih storitev, kakor izhajajo iz Sklepa o določitvi cene prevoznih storitev.

2.2. RELEVANTNA DOSLEJ PRIPRAVLJENA DOKUMENTACIJA

Do izdelave predmetnega Testa so bili v imenu oziroma za investitorja MO Kranj pripravljene naslednji dokumenti:

- MO Kranj, Javni poziv promotorjem k oddaji vlog o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj, št. 371-783/2022-1-402101 z dne 25. 10. 2022.
- Arriva d.o.o. Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Podatki Mestni promet Kranj za leto 2018, marec 2023.

- Vloga promotorja Arriva d.o.o. Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Vloga o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj, 25. 11. 2022.
- MO Kranj, Izvajanje linijskega mestnega potniškega prometa v Mestni občini Kranj, Ocena izvedljivosti Javno-zasebnega partnerstva, Kranj, marec 2013.
- Omegaconsult d.o.o., Izdelava strategije mesnega potniškega prometa, Ljubljana, september 2012.

2.3. ANALIZA TRGA OZ. PREDSTAVITEV VLOGE PROMOTORJA O ZAINTERESIRANOSTI ZA IZVEDBO PROJEKTA

MO Kranj je v TED podatkovni zbirki za javna naročila EU¹⁸ objavila Javni poziv promotorjem k oddaji vloge o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj.

Na javni poziv je prispela ena vloga promotorja in sicer vloga promotorja Arriva d.o.o.¹⁹ Vloga promotorja je opredeljena kot poslovna skrivnost, se je pa promotor opredelil do vseh z javnim razpisom zaželenih podatkov.

¹⁸ Portal javnih naročil, št. obvestila v UL 2022/S 210-602644, dostopno na: <<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:602644-2022:TEXT:SL:HTML>>, 30. 3. 2023.

¹⁹ Arriva d.o.o. Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Vloga o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj, 25. 11. 2022.

3. OPIS PROJEKTA

V nadaljevanju podajamo podrobnejši opis celotnega projekta, ki je predmet tega Testa javno-zasebnega partnerstva.

Organizacija in način izvajanja izbirne lokalne gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu (v nadaljevanju: GJS MLPP) v MO Kranj je trenutno še določena z Odlokom o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu,²⁰ ki pa bo prenehal veljati s sprejemom novega Odloka o Izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu v MO Kranj,²¹ ki je v postopku priprave in sprejema na MO Kranj.

Izvajanje projekta obsega predvsem naslednje storitve:²²

- shema (storitve) javnega mestnega prevoza potnikov,
- zagotavljanje uporabe prevoznih storitev vsem uporabnikom pod enakimi pogoji,
- obveščanje uporabnikov javnega mestnega prevoza o voznih redih, linijah, prevoznih pogojih in cenah prevoza ter opremljanje avtobusnih postaj in postajališč z voznimi redi,
- izdaja vozovnic,
- prevoz ročne in izročene prtljage v obsegu, določenem v koncesijskem aktu in skladno s koncesijsko pogodbo.

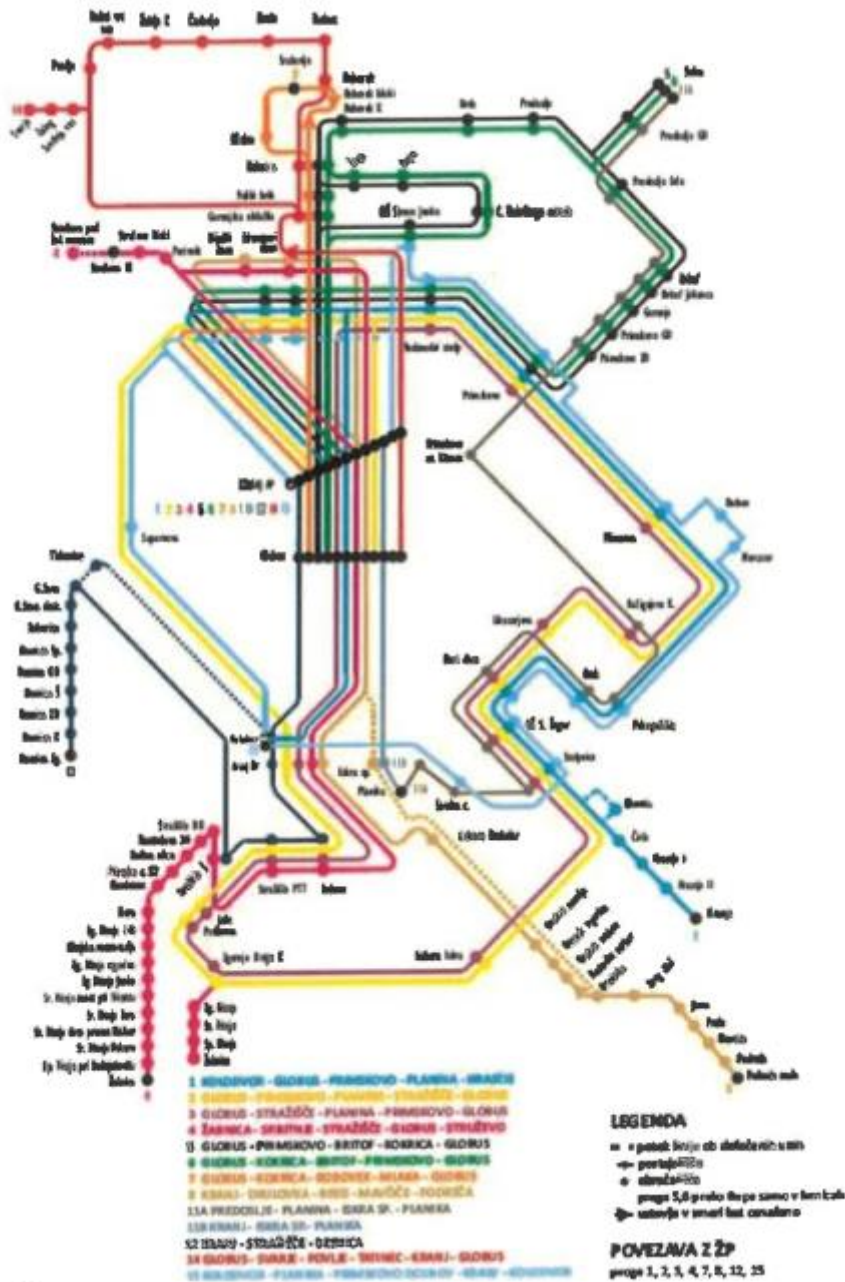
²⁰ Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 47/2013, spremenjen z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 86/2016.

²¹ Gradivo naročnika.

²² Povzeto po: Mestna občina Kranj, Javni poziv promotorjem k oddaji vlog o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj, št. 371-783/2022-1-402101 z dne 25. 10. 2022.

Slika 2: Avtobusne proge v MO Kranj

AVTOBUSNE PROGE - BUS LINES - OMNIBUS LINIEN - LINEE AUTOCORRIERE



Vir: Javni poziv promotorjem.²³

²³ Mestna občina Kranj, Javni poziv promotorjem k oddaji vlog o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj, št. 371-783/2022-1-402101 z dne 25. 10. 2022, str. 6.

Tabela 2: Relacije javnega mestnega prometa

Št. proge	Relacija
PROGA 1	Kolodvor–Globus–Primskovo–Planina–Olandia–Hrastje
PROGA 2	Globus–Primskovo–Planina–Stražišče–Globus
PROGA 3	Globus–Stražišče–Planina–Primskovo–Globus
PROGA 4	Žabnica–Sp. Bitnje–Stražišče–Globus–Struževo
PROGA 5	Globus–Primskovo–Britof–Suha–Kokrica–Rupa–Globus
PROGA 6	Globus–Rupa–Kokrica–Suha–Britof–Primskovo–Globus
PROGA 7	Globus–Kokrica–Bobovek–Mlaka–Globus
PROGA 8	Kranj–Drulovka–Breg–Podreča
PROGA 11	Predoslje–Primskovo–Planika
PROGA 12	Kranj–Stražišče–Besnica
PROGA 14	Tatinec–Kranj–Globus
PROGA 15	Center–Primskovo (Dolnov)–Planina–železniška postaja
Kranvaj	Kranvaj

Vir: Arriva.²⁴

Kranvaj je brezplačni prevoz na klic v Kranju. Gre za mini električni avtobus (sprejeme do 6 oseb in invalidski voziček), ki brezplačno vozi v območju za pešce. V letu 2018 je Kranvaj v 364 dneh prepeljal 42.023 potnikov. Zunaj območja za pešce uporabniki lahko vstopajo ali izstopajo na parkirišču (Huje ob Likozarjevi cesti) in na postajališču mestnega potniškega prometa (postajališče Planina-Noví dom) ob robu območja za pešce. Kranvaj je prijazen starejšim, potnikom z gibalnimi omejitvami in vsem, ki potrebujejo pomoč pri vstopu in izstopu v vozilo.²⁵

²⁴ Arriva d.o.o. Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Podatki Mestni promet Kranj za leto 2018, marec 2023.

²⁵ Dostopno na: <<https://www.kranj.si/kranj-moje-mesto/promet/kranvaj>>, 17. 4. 2023.

Tabela 3: Število potnikov mesečno v letu 2018

Št. proge	Relacija	Januar	Februar	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	September	Oktober	November	December	Skupaj
PROGA 1	Kolodvor-Globus-Prmskovo-Planina-Qlandia-Hrastje	19.647	16.560	22.120	16.697	17.073	13.711	7.300	6.899	16.831	19.258	19.134	15.351	190.581
PROGA 2	Globus-Prmskovo-Planina-Stražišče-Globus	9.994	8.197	10.724	8.147	8.385	6.801	3.701	3.430	7.860	8.959	9.283	7.126	92.607
PROGA 3	Globus-Stražišče-Planina-Prmskovo-Globus	6.786	6.329	7.535	5.792	5.917	5.089	3.748	3.636	5.862	6.360	6.485	5.201	68.740
PROGA 4	Žabnica-Sp. Bitnje-Stražišče-Globus-Struževo	4.832	3.947	5.181	4.377	4.588	3.317	1.811	1.991	4.134	4.533	4.537	3.674	46.922
PROGA 5	Globus-Prmskovo-Britof-Suha-Kokrica-Rupa-Globus	6.738	5.733	7.308	5.758	5.960	4.674	3.058	2.826	6.351	6.926	6.885	5.974	68.191
PROGA 6	Globus-Rupa-Kokrica-Suha-Britof-Prmskovo-Globus	3.863	2.960	4.021	3.472	3.586	2.809	1.574	1.469	3.438	3.910	3.928	3.064	38.094
PROGA 7	Globus-Kokrica-Bobovek-Maka-Globus	4.706	3.744	5.158	4.015	4.115	3.080	1.280	1.306	4.069	4.672	4.864	3.942	44.951
PROGA 8	Kranj-Drulovka-Breg-Podreča	3.621	2.856	3.894	3.180	3.114	2.486	1.100	1.242	3.443	3.672	3.602	2.934	35.144
PROGA 11	Predoslje-Prmskovo-Planika	745	754	824	616	641	686	523	539	643	671	683	447	7.772
PROGA 12	Kranj-Stražišče-Besnica	4.128	3.295	4.167	3.656	4.037	2.826	1.605	1.454	3.586	4.029	4.072	3.187	40.042
PROGA 14	Tatinec-Kranj-Globus	355	235	366	326	348	245	0	0	350	388	378	255	3.226
PROGA 15	Center-Prmskovo (Dolnov)-Planina-Železniška postaja	7.316	6.589	8.079	6.270	6.876	5.766	3.890	3.763	6.060	6.675	6.555	6.220	74.059
Kranvaj	Kranvaj	3.224	3.125	3.729	3.596	3.739	3.542	3.414	3.231	3.488	3.525	3.299	4.111	42.023
SKUPAJ		72.731	61.199	79.377	62.306	64.640	51.490	29.590	28.555	62.627	70.033	70.406	57.375	710.329

Vir: Arriva.²⁶

Tabela 4: Postajališča v MO Kranj

POSTAJALIŠČE	ŠT. PROGE	POSTAJALIŠČE	ŠT. PROGE	POSTAJALIŠČE	ŠT. PROGE
Babni vrt vas	14	Kranj AP	VSE MK	Prmskovo na klancu	2 11
Baumex	4	Kranj Orehek	MK	Pševska c. 52	4
Besnica GD	12 MK	Kranj OŠ S.Jenko	5 6 14 15	Rakovica	12 MK
Besnica K	12 MK	Kranj Iskra sp.	11 MK	Rožna ulica	4
Besnica sp.	12 MK	Kranj Planika	11 MK	Rupa	5 6
Besnica Š	12 MK	Kranj ŽP	2 3 4 8 12 MK	Savska cesta	11 15
Besnica ZD	12 MK	Kranj Labore	8 MK	Spodnje Bitnje	MK
Besnica zg.	12 MK	Kranj Labore Šk.c.	2 3 4 8 12 MK	Sp.Bitnje pri Bošnjakoviču	4
Bobovek	7 14	Kranj Iskra Labore	2 3 12 MK	Srakovlje	7
Bobovek bloki	7	Kranj Tiskanina	12	Srednja vas	14
Bobovek K	5 6 7	Kranj Qlandia	1 2	Srednje Bitnje	MK
Brdo	5 6	Labore Draksler	8 MK	Sr.Bitnje Avto prevoz Hafner	4
Breg	8 MK	Mavčiče pokopališče	8 MK	Sr.Bitnje most pri Bitencu	4
Breg Aleš	8 MK	Mavčiče šola	8 MK	Sr.Bitnje Pokorn	4
Britof	5 6 11 MK	Mlaka	7 MK	Sr.Bitnje Zora	4
Britof Johanca	5 6 11 MK	Orehek nadvoz	8	Stražišče DD	4
C.Kokrškega odreda	5 6	Orehek naselje	8 MK	Stražišče Ješe	2 3 MK
Čadovlje K	14	Orehek trgovina	8 MK	Stražišče Pošta	2 3 4 MK
Čirče	1 MK	OŠ Stane Žagar	1 2 3 11 15 MK	Stražišče Pražarna	2 3 MK
Dijaški dom	VSE-RAZEN 3, 12, 14 MK	Perivnik	4	Stražišče Š	4 12
Dolnov	15	Planina Likozarjeva	2 3	Struževo bloki	4
Drulovka	8 MK	Planina Novi dom	1 2 3 11 15 MK	Struževo pod žel.mostom	4
Drulovka cerkev	8 MK	Planina Otok	1 2 11 15	Struževo KS	4
Flora	4	Planina Ručigajeva K	2 3 11	Suha	5 6 11
Globus	VSE-RAZEN 11, 15 MK	Planina Stolpnice	1 2 3 11 15 MK	Supernova	15
G. Sava	12 MK	Planina	1 2 3 15 MK	Svarje	14
G. Sava nad podvozom	12	Podreča	8 MK	Tatinec vas	14
G.Sava skakalnica	12 MK	Podreča maln	8	Tomimčeva 24	4
Gorenjska oblačila	5 6 7 14 MK	Pokopališče	1 2 11 15	Veliki hrib	5 6 7 MK
Gorenje	5 6 11 MK	Povlje	14	Vodovodni stolp	VSE-RAZEN 7, 11, 12, 14 MK
Hrastje	1 MK	Praše	8 MK	Zalog	14
Hrastje I	1 MK	Prebačevo kapelica	1 MK	Zdravstveni dom	VSE-RAZEN 3, 6, 12 MK
Hrastje II	1 MK	Predoslje	5 6	Zgornje Bitnje	MK
Hraše	14	Predoslje GD	5 6	Zg.Bitnje Jenko	4
Jama	8 MK	Predoslje Š	5 6 11	Zg.Bitnje K	2 3
Kitajska restavracija	4	Prmskovo GD	5 6 11 MK	Zg.Bitnje 140	4
Kolodvor	1 7 15	Prmskovo Mercator	15	Zg.Bitnje trgovina	4
Kokrica	5 6 7 14 MK	Prmskovo	1 2 3 5 6 11 15 MK	Žablje K	14
Kokrica žaga	5 6	Prmskovo ZD	5 6 11 MK	Žabnica	4 MK

Vir: Arriva.²⁷

Model izvajanja izbirne lokalne GJS MLPP v MO Kranj je v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva. Koncedent načrtuje, da bo večino operativnih tveganj nosil sam, zaradi česar se postopek izbire koncesionarja vodi po javno-naročniški zakonodaji.

²⁶ Arriva d.o.o. Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Podatki Mestni promet Kranj za leto 2018, marec 2023.

²⁷ Arriva d.o.o. Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Podatki Mestni promet Kranj za leto 2018, marec 2023.

Vsa vozila, ki bodo vključena v prevoze potnikov, morajo biti tehnično brezhibna, ustrezno opremljena in morajo izpolnjevati vse pogoje, ki jih zahtevajo veljavni predpisi za prevoze potnikov. Hkrati bodo v izvajanje prevozov vsakokrat vključena vozila takšne kapacitete, kot je minimalno predpisano za posamezno progo, pri čemer bodo v izvajanje prevozov vključena le vozila, ki bodo prilagojena vsakokratnim pogojem na cestišču.

Prevozi potnikov se bodo izvajali s 15-imi vozili, dodatno sta potrebni še dve vozili kot rezervni vozili ter mini električni avtobus.²⁸

MO Kranj bo koncesionarju predala v najem vozila, ki so v njeni lasti in koncesionarja zavezala, da bo s temi vozili izvajal naloge koncesije. MO Kranj ima trenutno v lasti 3 hibridne avtobuse, pri čemer se načrtuje, da te avtobuse koncesionar odkupi z namenom izvajanja javne službe v MO Kranj. V letu 2023 je bil izveden tudi nakup dodatnih 8 električnih avtobusov, načrtuje pa se dodaten nakup električnih avtobusov v naslednjih letih s ciljem popolne elektrifikacije voznega parka tekom trajanja koncesije.²⁹

MO Kranj kot koncedent načrtuje pripravo novega odloka za podelitev predmetne koncesije, pri čemer bo trajanje koncesijskega obdobja določeno v fazi priprave javnega razpisa.

Tekom trajanja predmetne koncesije je mogoče pričakovati številne spremembe, med drugim spremembe tehnologij (elektrifikacija voznega parka, vzpostavitev ustrezne polnilne infrastrukture, mestna kartica ipd. ter s tem povezane posledice), vzpostavitev nove avtobusne postaje, morebitna integracija mestnega in javnega linijskega prometa. Predvidene morebitne spremembe, ki pa v času izvedbe javnega razpisa še niso znane, se v javnem razpisu predvidijo kot dopustne spremembe koncesijske pogodbe.

²⁸ Gradivo naročnika, elektronska pošta z dne 27. 3. 2023.

²⁹ Povzeto po: Mestna občina Kranj, Javni poziv promotorjem k oddaji vlog o zainteresiranosti za izvajanje izbirne gospodarske javne službe javnega mestnega prevoza v MO Kranj, št. 371-783/2022-1-402101 z dne 25. 10. 2022, str. 3.

4. NAMEN IN CILJI INVESTICIJE

Osnovni namen predmetne investicije je tudi v prihodnje omogočiti potnikom javni mestni linijski prevoz v MO Kranj, kar bo vplivalo na zmanjšanje prometa avtomobilov v mestnem središču ter prebivalcem in obiskovalcem mesta omogočilo hiter in varen prevoz.

Osnovni cilji projekta so:

- zagotavljanje nemotenega izvajanja lokalne GJS MLPP v MO Kranj,
- skrb za prometno varnost in nemoten prevoz potnikov,
- večjo povezljivost,
- razvoj trajnostne mobilnosti,
- skrb za čisto okolje,
- optimizacijo storitev prevozov,
- zmanjšanje prometnih zastojev in obremenjenosti mestnih središč s prometom,
- višja življenjska raven in kakovost življenja občanov.

Razširjeni družbeni cilji projekta so:

- izboljšati mobilnost prebivalcev,
- zmanjšati zdravju škodljive emisije izpuhov in hrupa,
- izboljšati prometno varnost,
- ublažiti prometne zastoje,
- celovito zasnovati visokokakovosten javni mestni promet,
- omogočiti dostopnost javnega mestnega prometa vsem skupinam prebivalstva,
- koncesijska ureditev javnega mestnega prevoza, ki bo omogočila vzpostavitev hitrega, pogostega in enakomernega prevoza z avtobusi,
- manjša izguba časa udeležencev v prometu,
- manj vozil v mestnem središču,
- znižanje povpraševanja po parkirnih mestih,
- zmanjšanje onesnaževanja okolja s hrupom in izpušnimi plini,
- povečanje ugleda mesta z dolgoročno ureditvijo javnega prevoza.

5. OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO INVESTICIJE

MO Kranj skladno s strateškimi dokumenti in veljavnimi predpisi na nacionalni in lokalni ravni ugotavlja, da obstaja javni interes za izvedbo projekta Izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu v MO Kranj, saj se s slednjim uresničujejo in dosegajo cilji v nadaljevanju podrobneje predstavljenih strategij, programov in smernic.

Za namene opredelitve javnega interesa za izvedbo investicije oziroma preveritev usklajenosti s strateškimi dokumenti in dolgoročnimi in srednjeročnimi programi so bile preučene naslednje področne strategije, predpisi in programi:

Strateški dokumenti in veljavni predpisi na ravni EU in na nacionalni ravni:

- Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 1),
- Strategija razvoja Slovenije 2030,
- Strategija razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020,
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN,
- Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030, Uradni list RS, št. 31/20 in 44/22 – ZVO-2,
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, Uradni list RS, št. 130/22,
- Zakon o lokalni samoupravi, Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSL-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE,
- Zakon o gospodarskih javnih službah, Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZLPP, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40,
- Zakon o prevozi v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-10
- Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A in 29/23,
- Uredba o zelenem javnem naročanju, Uradni list RS, št. 51/17, 64/19 in 121/21.

Strateški dokumenti in veljavni predpisi na lokalni ravni:

- Statut MO Kranj, uradno prečiščeno besedilo 4, Uradni list RS, št. 165/2021
- Trajnostna urbana strategija,
- Celostna prometna strategija MO Kranj,
- Odlok o gospodarskih javnih službah, Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23,
- Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 47/2013 in št. 86/2016, ki je v postopku prenovitve in uskladitve s sedaj veljavno področno zakonodajo.

5.1. UREDBA (ES) ŠT. 1370/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA Z DNE 23. OKTOBRA 2007 O JAVNIH STORITVAH ŽELEZNIŠKEGA IN CESTNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA³⁰

Namen te uredbe je opredeliti, kako lahko pristojni organi ob upoštevanju določb prava Skupnosti ukrepajo na področju javnega potniškega prevoza, da bi zagotovili opravljanje storitev v splošnem interesu, ki so med drugim pogostejše, varnejše, kakovostnejše in cenejše od tistih, ki bi jih zagotovil sam trg.

Zato ta uredba določa pogoje, po katerih pristojni organi, kadar nalagajo obveznosti javnih služb ali sklepajo pogodbe o izvajanju javne službe, izvajalcem javnih služb nadomestijo nastale stroške, in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb.

Ta uredba se uporablja za nacionalno in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in za ostale vrste prevoza po tirih ter za prevoz po cesti, razen za storitve, ki se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena.

³⁰ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 1).

5.2. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030

Strategija razvoja Slovenije 2030³¹ (v nadaljevanju: Strategija 2030) je krovni razvojni okvir, ki opredeljuje kako, v kakšni smeri ter na kakšen način bo potekal razvoj Slovenije do leta 2030. Dolgoročna Strategija 2030 je bila pripravljena na podlagi pregleda globalnih gibanj, trendov in predvidevanj, ki so jih pripravile organizacije OECD, Evropska komisija in Svetovna banka ter druge relevantne institucije, upoštevajoč pri tem tudi analizo razvojnih izhodišč Slovenije.

Za slednjo je značilno, da postopoma napreduje na področju kakovosti življenja in gospodarskega razvoja, kar je osrednji cilj Strategije 2030. Slednjega je mogoče uresničiti z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki na ravni posameznika lahko omogoči boljše priložnosti za delo, izobraževanje in ustvarjanje v dostojnem, varnem in aktivnem življenju ter zdravem in čistem okolju. Osrednji cilj in strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so posledično:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,
- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Z zasledovanjem zgoraj navedenih usmeritev je določen cilj: 3. Dostojno življenje za vse. Po navedenem cilju je dostojno življenje za vse generacije odgovornost in zaveza celotne družbe, ki izhaja iz spoštovanja človekovega dostojanstva.

Cilj bo med drugim dosežen z varstvom ter zaščito družin in otrok ter ustvarjanjem spodbudnega okolja za odločanje za otroke ter z izboljšanjem kakovosti bivalnega okolja, zagotavljanjem dostopnosti do primernih stanovanj za vse generacije ter z omogočanjem prometne povezanosti.

Prednostno je določen tudi cilj: 5. Gospodarska stabilnost. Gospodarska stabilnost je med pomembnejšimi pogoji za doseganje visokega življenjskega standarda in kakovosti življenja.

³¹ Strategija razvoja Slovenije 2030, sprejeta na 159. redni seji Vlade RS, dne 7. decembra 2017.

Rast gospodarstva mora biti vključujoča in zelena ter mora temeljiti na visoki konkurenčnosti in inovativnosti. To bi omogočalo trajnostni razvoj, ki bo tudi zaradi večje uravnoveženosti vseh treh vidikov razvoja odpornejši na gospodarske pretrese, hkrati pa bo omogočal visoko vključenost prebivalstva v ustvarjanje in delitev ter zmanjševal obremenjevanje okolja. Vključujoča rast predvideva tudi regionalno enakomernost razvoja.

Doseganje omenjenega cilja bo med drugim mogoče:

- s spodbujanjem trajnostnega in vključujočega gospodarskega razvoja, ki bo omogočal zmanjševanje zaostanka za razvitejšimi državami in povečal kakovost življenja vseh;
- z zagotavljanjem ustreznega odziva ekonomskih politik v celotnem gospodarskem ciklu (proticikličnost ekonomskih politik);
- s krepitvijo funkcionalnih regij kot razvojnih in gospodarskih celot ter s spodbujanjem razvoja, ki bo temeljil na izkoriščanju razvojnih zmožnosti, prometni povezanosti ter izboljšanju funkcionalnih povezav med mesti kot razvojnimi poli.

Pomemben je tudi cilj: 8 **Nizkoogljično krožno gospodarstvo**. Raba virov in energije se na globalni ravni nenehno povečuje, saj tehnološki napredek ni uspel zmanjšati oziroma odpraviti obremenjevanja okolja zaradi naraščanja prebivalstva in potrošnje. Poraba snovi na prebivalca v Sloveniji je enaka povprečju v EU. Pri učinkovitosti rabe virov in energije pa smo v Sloveniji pod povprečjem EU, prepočasi napredujemo tudi glede produktivnosti rabe ogljika. Prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo je zato prednostna razvojna usmeritev za celotno gospodarstvo.

Za uspešen prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo je treba prekiniti povezavo med gospodarsko rastjo in rastjo rabe surovin in neobnovljivih virov energije ter s tem povezanim povečanim obremenjevanjem okolja.

Pomemben vir toplogrednih plinov je tudi področje prometa, zato bo Slovenija izkoristila potencialne inovacij na področju novih konceptov mobilnosti, razvoj javnega potniškega prometa in optimiziranje tranzitnega prometa. Za hitrejši prehod v

nizkoogljično krožno gospodarstvo so ključni tudi odprava zakonodajnih in družbenih ovir ter nedelovanja trga, ureditev ustreznega regulativnega okolja, vključitev zunanjih stroškov po načelu onesnaževalec plača ter sprememba potrošniških vzorcev. Zapiranje snovnih zank je povezano z ustrežno logistiko vračanja surovin, pri čemer ima pomembno vlogo ustrezna prometna infrastruktura.

Cilj bo med drugim dosežen z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa;

Nenazadnje velja omeniti tudi cilj: 9. Trajnostno upravljanje virov. Ta določa, da so naravni viri temelj gospodarskega razvoja, ponujajo možnosti za nove investicije in zaposlovanje ter izboljšujejo življenjski standard in kakovost življenja. Podobno kot pri drugih vrstah naravnih virov ima povečevanje vrednosti naravnih virov dolgoročne družbene koristi. Na drugi strani pa njihovo zmanjševanje pomeni povečane stroške in ustvarja negativne posledice.

Ukrep, predviden za doseganje zgoraj izpostavljenega cilja državne Strategije 2030, je med drugim tudi:

- preprečevanje čezmernega onesnaževanja vseh sestavin okolja ter
- zagotavljanje kakovostnega bivalnega okolja ob odgovornem in učinkovitem ravnanju s prostorom, s prednostno rabo funkcionalno degradiranih območij, na podlagi usklajenih prednostnih in uravnoteženih nalog, tudi v luči skladnejšega regionalnega razvoja.

Predmetni projekt v celoti zasleduje predvsem cilje in usmeritve Strategije 2030, ki so usmerjeni v zagotavljanje višjega nivoja storitev za občane, ki se zagotavljajo ob odgovornem in učinkovitem ravnanju z infrastrukturo in okoljem. Z navedenim se posledično dviguje tudi raven kakovosti bivanja in življenja v MO Kranj.

5.3. STRATEGIJA RAZVOJA LOKALNE SAMOUPRAVE V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2020

Strategijo razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020³² (v nadaljevanju: Strategija lokalne samouprave) je sprejela Vlada Republike Slovenije, dne 29. 9. 2016 na svoji 103. seji. Gre za dolgoročni strateški dokument o razvoju lokalne samouprave, katerega temeljni cilj je krepitev lokalne samouprave in dvig kakovosti življenja na lokalni ravni s krepitvijo vpliva občanov na svoje okolje in sprejemanje odločitev organov lokalne samouprave, s čimer se zagotavljajo racionalna raba virov ter kakovostne in učinkovite storitve na lokalni ravni. Čeprav predmetna Strategija ni več veljavna, jo navajamo tukaj, saj nova Strategija še ni bila sprejeta.

Strategija lokalne samouprave določa šest osnovnih ciljev:

- **krepitev učinkovitosti pri delovanju lokalne samouprave (učinkovitost pri zadovoljevanju skupnih potreb in interesov na lokalni ravni),**
- krepitev vloge združenj lokalnih skupnosti kot partnerjev države na eni strani in lokalnih skupnosti na drugi,
- finančna avtonomija in stabilnost financiranja lokalne samouprave,
- določitev funkcionalne vsebine regij iz nalog, ki so v pristojnosti države in občin, ter vzpostavitev učinkovite medobčinske oblike izvajanja teh nalog,
- krepitev vpliva občanov na sprejemanje odločitev na lokalni ravni, vzpostavljanje in razvoj pogojev za aktivno sodelovanje,
- opredelitev vloge, statusa in pristojnosti mestnih občin.

Cilji in ukrepi so zastavljeni na več ravneh, tako na medobčinski kot občinski ravni ter ravni znotraj občine same, s krepitvijo posameznih ožjih delov občine. Strategija lokalne samouprave je zastavljena v dveh sklopih. Prvi sklop zajema optimizacijo obstoječega, dobro delujočega sistema. V ta sklop spada pet zaokroženih vsebin, ki se nanašajo na občine, ki predstavljajo temelj lokalne samouprave in so hkrati namenjene povečanju učinkovitosti ter krepitvi sodelovanja prebivalcev. Drug sklop pa predstavlja proces regionalizacije. Gre za drugo, še neobstoječo raven lokalne samouprave.

³² Strategija razvoja lokalne samouprave v Republiki Sloveniji do leta 2020, Ljubljana, 2016, dostopno na: <https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/2016/09/12_srls_16.9.2016.pdf>, 30. 3. 2023.

Predmetna investicija sega predvsem na področje optimizacije obstoječega sistema in izvajanja javnih storitev. Še posebej je pomembna ugotovitev Strategije lokalne samouprave, da je sistem izvajanja javnih služb in dejavnosti v javnem interesu, tako na normativni kot izvedbeni ravni, ob sprejetju Strategije lokalne samouprave ostajal nespremenjen ne glede na napredek družbenega in poslovnega okolja. Posledično javna uprava organizacijsko in funkcionalno ni napredovala. S Strategijo lokalne samouprave je bil velik delež aktivnosti usmerjen v optimizacijo javnega sektorja na lokalni ravni. Eden izmed namenov Strategije lokalne samouprave je tudi učinkovitejše izvajanje javnih služb. Kot je navedeno v predmetni strategiji, se v občinah zavedajo, da je pri izvajanju nalog napredek mogoč ter da so spremembe potrebne, vendar pa je nanje potrebna priprava, analiza lastne organiziranosti in izvedba ukrepov za posodobitev načina delovanja lastne uprave in izvajalcev občinskih javnih služb ter priprava programa za nadaljnji razvoj.

MO Kranj s predmetnim dokumentom sledi smernicam Strategije lokalne samouprave, saj svoje napore usmerja v optimizacijo izvajanja izbirne GJS MLPP v MO Kranj. S tem se povečuje učinkovitost izvajanja nalog občine, zagotavlja racionalnejša raba virov in dviguje kvaliteta življenja.

5.4. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji³³ (v nadaljevanju: Nacionalni program) v prvi vrsti sledi viziji ter splošnim in posebnim ciljem, ki so določeni v Strategiji razvoja prometa v RS. Nacionalni program je predvsem izvedbeni dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije razvoja prometa v RS na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi.

Vizija prometne politike je v Nacionalnem programu opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva z naslednjimi cilji:

- **izboljšati mobilnost in dostopnost,**

³³Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN.

- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- **izboljšati prometno varnost in varovanje,**
- **zmanjšati porabo energije,**
- **zmanjšati stroške potnikov in upravljavcev ter**
- **zmanjšati okoljske obremenitve.**

Z izvajanjem javnega mestnega prevoza se zagotavlja in izboljšuje mobilnost in dostopnost, prometno varnost potnikov ter zmanjšuje poraba energije. Omenjene storitve sodijo v okvir opravljanja obvezne gospodarske javne službe. S tem se zasleduje predmetni nacionalni program.

5.5. RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU VARSTVA OKOLJA ZA OBDOBJE 2020–2030

Z Nacionalnim programom varstva okolja za obdobje 2020–2030³⁴ (v nadaljnjem besedilu: NPVO 2020–2030) so zaradi doseganja okoljske vizije: Ohranjena narava in zdravo okolje v Sloveniji in zunaj nje omogočata kakovostno življenje zdajšnjim in prihodnjim generacijam, opredeljene usmeritve, cilji, naloge in ukrepi deležnikov varstva okolja, in sicer:

- dolgoročne usmeritve, cilji, naloge in ukrepi varstva okolja,
- dolgoročne usmeritve, cilji, naloge in ukrepi ohranjanja biotske raznovrstnosti in varstva naravnih vrednot (Nacionalni program varstva narave),
- državna politika upravljanja z vodami (Nacionalni program upravljanja z vodami),
- ukrepi za doseganje ciljev Strategije razvoja Slovenije 2030, ki med strateškimi usmeritvami za doseganje kakovostnega življenja prepoznava tudi **ohranjeno zdravo naravno okolje,**
- usmeritve za načrtovanje in izvajanje politik drugih sektorjev, ki vplivajo na okolje,
- usmeritve in ukrepi za izpolnjevanje mednarodnih razvojnih zavez (predvsem Agende za trajnostni razvoj do leta 2030 (v nadaljnjem besedilu: Agenda 2030),

³⁴ Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030, Uradni list RS, št. 31/20 in 44/22 – ZVO-2.

- usmeritve in ukrepi za izpolnjevanje mednarodnih zavez na področju varstva okolja, ohranjanja narave in upravljanja z vodami.

V 6. poglavju z naslovom Nizkoogljična družba, ki učinkovito ravna z viri, preprečuje odpadke in učinkovito ravna z nastalimi odpadki je v zvezi s stanjem in izzivi glede zmanjševanja emisij TGP navedeno, da so se emisije TGP iz prometa po skoraj 7 % povečanju v letu 2016 leta 2017 zmanjšale za 3,4 % glede na prejšnje leto, na splošno pa je spreminjanje emisij iz tega sektorja odraz večplastnih dejavnikov, na katere pomembno vplivata tudi rast bruto domačega proizvoda in tranzitni promet. Spremenljivost teh emisij na letni ravni je lahko tudi do 18%, kar pomeni, da lahko že kratkotrajna izrazita rast rabe pogonskih goriv resno ogrozi doseganje ciljev. V podporo zmanjšanju emisij TGP v prometu so bili v preteklih letih izvedeni tudi pomembni koraki za doseganje trajnostne mobilnosti, saj so bile leta 2017 sprejete celostne prometne strategije v mestnih občinah, doseženo je bilo aktivno sodelovanje občin na platformi za trajnostno mobilnost in zagotovljena znatna finančna podpora pri izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti občin. Ukrepi za spodbujanje javnega potniškega prometa se po učinku uvrščajo med pomembnejše ukrepe OP TGP 2020, a pri njihovi izvedbi še ni dosežen zeleni napredek.

V usmeritvah in ukrepih za doseganje ciljev je med drugim zapisano, da so nizkoogljična družba in odgovorno ravnanje z viri pomembni poudarki trajnostnega razvoja, za katere bodo potrebne korenite spremembe proizvodnih in potrošniških vzorcev, predvsem pa med drugim tudi zagotavljanje, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih zamisli mobilnosti, razvojem javnega potniškega prometa in optimiziranjem tranzitnega prometa, ter teritorialno decentralizacijo javne uprave, kjer je to ustrezno.

5.6. ZAKON O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju³⁵ ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave, presojo kakovosti ter povezovanje prometnega in prostorskega

³⁵Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, Uradni list RS, št. 130/22.

načrtovanja. Zakon določa tudi pravila o sofinanciranju ukrepov celostnega prometnega načrtovanja in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov na podlagi tega zakona ter pristojnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja.

Namen celostnega prometnega načrtovanja³⁶ je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S celostnim prometnim načrtovanjem se prispeva zlasti k:

- izboljšanju učinkovitosti in uravnoteženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka;
- ohranjanju kulturne dediščine;
- telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij;
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Država in občine pri sprejemanju politik, strategij, programov, načrtov in splošnih pravnih aktov ter izvajanju drugih zadev iz svojih pristojnosti uravnavajo njihove vplive na promet tako, da prispevajo k doseganju ciljev iz prejšnjega odstavka. Država in občine zagotavljajo usklajenost odločitev iz njihovih pristojnosti z oblikovanjem in izvajanjem usklajenih celostnih prometnih strategij.

V zvezi s celostnim prometnim načrtovanjem na občinski ravni obravnavani zakon v 21. členu določa, da je občinska celostna prometna strategija (OCPS) sedemletni temeljni strateški dokument občine ali več sosednjih občin o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju.

Z OCPS občina v okviru svojih pristojnosti in v skladu z državno celostno prometno strategijo (DCPS) in regionalno celostno prometno strategijo na ravni prometne ali

³⁶ Prav tam, 2. člen.

problemske regije (RCPS) poleg splošnih zahtev iz tretjega odstavka 15. člena tega zakona določi predvsem:

- razvoj prometne infrastrukture lokalnega pomena in njeno povezavo s sosednjimi občinami;
- povezavo z občinskim prostorskim aktom in drugimi strateškimi dokumenti na ravni občine;
- izhodišča za pripravo mobilnostnih načrtov za izbrane lokacije;
- celostno upravljanje prometa na občinski ravni v odnosu do sosednjih občin;
- akcijski načrt.

Sprejetje OCPS je obvezno za MO. OCPS sprejme občinski svet na predlog župana.

5.7. ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI

V 21. členu Zakona o lokalni samoupravi (ZLS)³⁷ je opredeljen javni interes za izvedbo predmetne investicije, in sicer:

»21. člen

[...]

Občina za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev opravlja zlasti naslednje naloge:

- upravlja občinsko premoženje;
- [...];
- **v okviru svojih pristojnosti ureja, upravlja in skrbi, za lokalne javne službe;**
- skrbi za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravlja druge dejavnosti varstva okolja;
- [...];
- gradi, vzdržuje in ureja lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine v skladu z zakonom ureja promet v občini ter opravlja naloge občinskega redarstva;
- [...];
- ureja druge lokalne zadeve javnega pomena.«

³⁷ Zakon o lokalni samoupravi, Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE.

Z izvedbo investicije se uresničuje tudi javni interes na področju javnega prevoza, kot je opredeljen v področni zakonodaji.

5.8. ZAKON O GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH

Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS)³⁸ v svojem 2. členu določa, da med gospodarske javne službe sodijo tudi javne službe s področja prometa in zvez ter tudi varstva okolja.

V 6. členu Zakona o gospodarskih javnih službah je določeno, da se izvajanje javnih služb lahko zagotavlja v naslednjih oblikah:

- v režijskem obratu, kadar bi bilo zaradi majhnega obsega ali značilnosti službe neekonomično ali neracionalno ustanoviti javno podjetje ali podeliti koncesijo,
- v javnem gospodarskem zavodu, kadar gre za opravljanje ene ali več gospodarskih javnih služb, ki jih zaradi njihove narave ni mogoče opravljati kot profitne oziroma če to ni njihov cilj,
- v javnem podjetju, kadar gre za opravljanje ene ali več gospodarskih javnih služb večjega obsega ali kadar to narekuje narava monopolne dejavnosti, ki je določena kot gospodarska javna služba,
- z dajanjem koncesij.

S predvidenim dokumentom se raziskuje različne, zakonsko določene možnosti izvajanja izbirne lokalne GJS MLPP v MO Kranj. Na podlagi ugotovljenega bo izbrana ustrežna oblika.

5.9. ZAKON O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU

Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2)³⁹ določa pogoje in način opravljanja prevozov potnikov in potnic (v nadaljnjem besedilu: potnik) in blaga v notranjem in

³⁸ Zakon o gospodarskih javnih službah, Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40.

³⁹ Zakon o prevozi v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-1O).

mednarodnem cestnem prometu ter organe, pristojne za izvajanje in nadzor nad izvajanjem tega zakona.⁴⁰

V 3. členu opredeljuje ZPCP-2 pomen izrazov s področja zadevne investicije:

»16. »javni prevoz« je prevoz, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem potnikom ali potnicam (v nadaljnjem besedilu: potnik) prevoznih storitev in se izvaja v komercialne namene;

17. »javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu« je prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah, po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih. Opravlja se kot medkrajevni linijski in mestni linijski prevoz potnikov;

22. »linija« je določena relacija in smer vožnje od začetne do končne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, na kateri se prevažajo potniki v linijskem cestnem prometu po voznem redu in ceni, ki sta vnaprej določena in objavljena;

23. »medkrajevni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov med dvema ali več kraji in se lahko opravlja kot potniški ali hitri linijski prevoz potnikov;

26. »mestni linijski prevoz« je javni prevoz potnikov, ki ga občina kot javno službo organizira znotraj naselja;

37. »posebni linijski prevoz« je prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje druge potnike. Opravlja se na podlagi pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza.«

Mestni linijski prevoz opredeljuje 53. člen ZPCP-2, ki med drugim pravi, da organizacijo in način izvajanja mestnega linijskega prevoza potnikov lahko določi občina kot gospodarsko javno službo.

Mestni linijski prevoz potnikov se opravlja znotraj naselja občine oziroma meja občine, le izjemoma in v manjšem obsegu pa lahko tudi s sosednjimi naselji oziroma občinami, če je to potrebno zaradi dnevne migracije ljudi v večje mesto in če občina za to pridobi dovoljenje organa javnega potniškega prometa.

⁴⁰ Prav tam, 1. člen.

Pri urejanju mestnih linijskih prevozov potnikov in določanju gospodarske javne službe občina upošteva zlasti:

- obseg dnevne migracije in velikost gravitacijskega območja,
- soodvisnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega linijskega prevoza potnikov,
- povezanost mestnega linijskega prevoza potnikov z drugimi vrstami prometa,
- zagotovitev dostopa in prostora za invalidske vozičke na avtobusih mestnega linijskega prevoza potnikov.

Sredstva za opravljanje mestnega linijskega prevoza potnikov se zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna občine.

Mestni linijski prevoz potnikov v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, se obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba, medtem ko za mestne občine, ki imajo manjše število prebivalcev, zakon takšne obveze ne določa.

Zakon v 54. členu podrobneje opredeljuje še posebni linijski prevoz potnikov, ki je prevoz določene kategorije potnikov, ki se zaradi časovne in prostorske posebnosti prevoza izvaja ločeno od sistema javnega potniškega prevoza potnikov. S posebnim linijskim prevozom potnikov se opravlja prevoz delavcev med domom in službo, prevoz šoloobveznih otrok, dijakov in študentov do izobraževalne ustanove in nazaj, prevoz oseb s posebnimi potrebami do zavodov in nazaj ter prevoz vojakov in vojakinj ter njihovih družin med domom in vojašnico. Storitve posebnega linijskega prevoza potnikov lahko v skladu z drugim odstavkom 54. člena ZPCP-2 izjemoma poleg potnikov iz prejšnjega odstavka, pod pogojem zadostne zmogljivosti vozila, uporabljajo tudi drugi potniki, če se tako s pogodbo dogovorita naročnik in izvajalec prevoza. Za opravljanje teh prevozov in organizacijo prevozov, namenjenih isti skupini javnosti kot linijski prevoz, mora prevoznik pridobiti dovoljenje organa javnega potniškega prometa. Posebni linijski prevoz potnikov se izvaja na podlagi sklenjene pisne pogodbe med organizatorjem in prevoznikom, pri čemer je organizator prevoza lokalna skupnost ali pravna oseba, ki opravlja pridobitno dejavnost, ali fizična oseba, ki opravlja pridobitno dejavnost. Seznam potnikov je obvezni sestavni del pogodbe.

Iz navedenih določb ZPCP-2 izhaja, da je ureditev mestnega linijskega prevoza v javnem interesu lokalne skupnosti.

5.10. ZAKON O CESTAH

Zakon o cestah (ZCes-2)⁴¹ v 1. členu določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest;
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju;
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet;
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih;
- ukrepe za zmanjšanje škodljivih vplivov emisij prometa.

Prometno ureditev ali njeno spremembo na občinski cesti ali njenem delu odredi, kot to določa prvi odstavek 112. člena, z internim aktom občina. Pri zahtevnejših prometnih ureditvah je sestavni del internega akta tudi načrt prometne ureditve. Ne glede na navedeno se lahko prometna ureditev za vzpostavitev območij omejene hitrosti izvede le na podlagi splošnega akta občine, s katerim je takšna prometna ureditev določena.⁴²

5.11. UREDBA O ZELENEM JAVNEM NAROČANJU

Po Uredbi o zelenem javnem naročanju⁴³ (v nadaljevanju: Uredba) je zeleno javno naročanje tisto naročanje, pri katerem naročnik po Zakonu o javnem naročanju⁴⁴ naroča blago, storitve ali gradnje, ki imajo v primerjavi z običajnim blagom, storitvami

⁴¹ Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A in 29/23.

⁴² Prav tam, tretji odstavek 112. člena.

⁴³ Uredba o zelenem javnem naročanju, Uradni list RS, št. 51/17, 64/19 in 121/21.

⁴⁴ Zakon o javnem naročanju, Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US in 100/22 – ZNUZSZS.

in gradnjami v celotni življenjski dobi manjši vpliv na okolje in zagotavljajo varčevanje z naravnimi viri, materiali in energijo ter imajo enake ali boljše funkcionalnosti.⁴⁵

Upoštevanje okoljskih vidikov v postopkih javnega naročanja je po 4. členu omenjene uredbe obvezno med drugimi predmeti javnega naročanja tudi za vozila za cestni prevoz in storitve prevoza.

Naročnik mora javno naročilo, ki vključuje predmet iz 4. člena te uredbe, oddati tako, da se v posameznem naročilu izpolni tisti cilj, ki je v nadaljevanju določen za ta predmet, in sicer za predmet vozila za cestni prevoz in storitve prevoza, 17. točka drugega odstavka 6. člena uredbe določa naslednji cilj: delež čistih in brezemisijskih vozil za cestni prevoz in storitev prevoza, razen vozil za opravljanje zakonsko določenih nalog policije, glede na kategorije vozil, kot jih določa 3. točka Priloge 2, ki je sestavni del te uredbe.

⁴⁵ Prav tam, 1. člen.

Tabela 5: Minimalni cilji za čiste in brezemisijske mestne avtobuse v celotnem številu vozil, zajetih v pogodbah pri javnem naročilu vozil in storitev prevoza

Kategorija vozil: čisti in brezemisijski mestni avtobusi (M3, razred I in A)					
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025			Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030		
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Obvezno število brezemisijskih vozil v čistih vozilih	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Obvezno število brezemisijskih vozil v čistih vozilih
1–3	1	1	1–2	1	1
4–7	2	1	3–5	2	1
8–10	3	2	6–8	3	2
11–14	4	2	9–10	4	2
15–17	5	3	11–12	5	3
18–21	6	3	13–15	6	3
22–25	7	4	16–17	7	4
26–28	8	4	18–20	8	4
29–32	9	5	21–22	9	5
33–36	10	5	23–25	10	5
37–39	11	6	26–27	11	6
40–42	12	6	28–30	12	6
43–46	13	7	31–32	13	7
47–50	14	7	33–35	14	7
51–53	15	8	36–37	15	8
54–57	16	8	38–40	16	8
58–60	17	9	41–42	17	9
61–64	18	9	43–45	18	9
65–67	19	10	46–47	19	10
68–71	20	10	48–50	20	10
72–75	21	11	51–52	21	11
76–78	22	11	53–55	22	11
79–82	23	12	56–57	23	12
83–86	24	12	58–60	24	12
87–89	25	13	61–62	25	13
90–93	26	13	63–65	26	13
94–96	27	14	66–67	27	14
97–100	28	14	68–69	28	14
			70–72	29	15
			73–74	30	15
			75–77	31	16
			78–80	32	16
			81–82	33	17
			83–85	34	17
			86–87	35	18
			88–90	36	18
			91–92	37	19
			93–95	38	19
			96–98	39	20
			99–100	40	20

Vir: Uredba o zelenem javnem naročanju.⁴⁶

⁴⁶ Uredba o zelenem javnem naročanju, Uradni list RS, št. 51/17, 64/19 in 121/21, točka 3 Priloge 2.

5.12. STATUT MESTNE OBČINE KRANJ

Skladno s 5. in 11. točko 13. člena Statuta⁴⁷ MO Kranj samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene s tem statutom in zakoni, zlasti pa:

»5. ureja, upravlja in skrbi za lokalne javne službe tako, da:

- določa izbirne lokalne javne službe ter obliko zagotavljanja in način opravljanja obveznih in izbirnih lokalnih javnih služb;
- zagotavlja sredstva za delovanje lokalnih javnih služb;
- nadzira delovanje lokalnih javnih služb;
- gradi in vzdržuje komunalno infrastrukturo;«

in

»11. ureja javni red in mir v MOK tako, da:

- ureja promet v MOK;
- sprejema program varnosti;
- določa prekrške in globe za prekrške, s katerimi se kršijo predpisi MOK;
- opravlja inšpekcijsko nadzorstvo nad izvajanjem predpisov MOK in drugih aktov, s katerimi ureja zadeve iz svoje pristojnosti, če ni z zakonom drugače določeno;
- organizira mestno redarstvo;
- izvaja nadzorstvo nad krajevnimi prireditvami;
- opravlja druge naloge v okviru teh pristojnosti;«

V tem delu je predmetna investicija skladna s Statutom MO Kranj.

5.13. TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA 2030

Trajnostna urbana strategija⁴⁸ je razvojni dokument, v katerem mestna občina opredeli gospodarsko, demografsko, socialno in okoljsko stanje ter ob upoštevanju prihodnjih izzivov in aktiviranju nekizoriščenih notranjih potencialov mesta dogovori celostne ukrepe za spodbuditev gospodarske rasti in izboljšanje kakovosti bivanja v Kranju.

⁴⁷ Statut MO Kranj, uradno prečiščeno besedilo 4, Uradni list RS, št. 165/2021.

⁴⁸ Trajnostna urbana strategija, spletni vir: <<https://www.kranj.si/mestna-obcina/strateski-dokumenti/trajnostna-urbana-strategija-2030>>, 30. 3. 2023.

V novi finančni perspektivi 2014–2020 Evropska unija posebej podpira trajnostni urbani razvoj s strategijami, ki določajo celostne ukrepe za spopadanje z gospodarskimi, okoljskimi, podnebnimi, demografskimi in socialnimi izzivi, s katerimi se srečujejo mestna območja, ob upoštevanju potrebe po spodbujanju povezave med urbani in podeželskimi območji.

Mesta so namreč prostorske koncentracije človekove dejavnosti (70 % prebivalcev EU prebiva v mestih, 75 % v MO Kranj) ter motorji razvoja in inovativnosti. V evropskih mestih se ustvari 2/3 celotnega BDP-ja EU. Prav zato bo vsaka država članica 5 % vseh sredstev evropskega sklada za regionalni razvoj v novi finančni perspektivi namenila za razvoj mest.

V Sloveniji so v program trajnostnega urbanega razvoja vključene vse mestne občine. Sprejeta Trajnostna urbana strategija (v nadaljevanju: TUS) je predpogoj za vključitev v program urbanega razvoja. V tem kontekstu je MO Kranj sprejela odločitev o temeljiti novelaciji obstoječe Strategije trajnostnega razvoja MO Kranj 2009-2023 in njenem preoblikovanju v Trajnostno urbano strategijo.

Slika 3: Trajnostna urbana strategija Kranj 2030



Vir: MO Kranj.⁴⁹

⁴⁹ Trajnostna urbana strategija, spletni vir: <<https://www.kranj.si/mestna-obcina/strateski-dokumenti/trajnostna-urbana-strategija-2030>>, 30. 3. 2023.

5.14. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MO KRANJ

MO Kranj si, kot je razvidno iz uvodnega besedila Celostne prometne strategije MO Kranj⁵⁰ (CPS MOK) usmerja proti dolgoročnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse glavne stebre prometnega načrtovanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in obstoječe načrtovalske prakse, nadgrajene s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja in strateškimi cilji. Vse to za bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo prebivalcem omogočil boljšo kakovost bivanja in uravnotežen gospodarski razvoj.

Cilji slednjega so opredeljeni v 11. poglavju, naslovljenem kot Peti steber: motorni promet. Le-ta je prepoznan kot časovno najbolj učinkovit način potovanja občanov in posledično med slednjimi tudi najbolj priljubljen. Vendar pa množična uporaba osebnih vozil ob enem pomeni visoke obremenitve za okolje, na drugi tudi za občinski proračun v smislu zahtev po rednem in investicijskem vzdrževanju cestne infrastrukture.

Slabosti obstoječega stanja, tj. pomanjkanje parkirnih mest ob večstanovanjskih soseskah, restriktivna parkirna politika v središču mesta in pomanjkanje električnih polnilnic⁵¹ kaže na potrebo po spremembi prometne politike, ki bo z uvajanjem med drugim usmerjena tudi na pogostejšo uporabo okolju prijaznejših vozil.

V četrtem stebru obravnavane strategije je podrobneje predstavljeno področje Privlačen javni potniški promet.⁵² Kot navaja je javni potniški promet lahko stroškovno učinkovita in okoljsko sprejemljiva alternativa uporabi avtomobila. Ob ustrezni izvedbi in redni uporabi med občani lahko prispeva k izboljšanju prometnih razmer na preobremenjenih cestah. Javni prevoz igra tudi pomembno socialno vlogo, saj omogoča ustrezno mobilnost skupinam prebivalcev, ki nimajo zmožnosti za uporabo zasebnih prevoznih sredstev. Za zagotovitev kakovostne storitve mora biti javni prevoz dostopen, kakovosten, cenovno sprejemljiv, dovolj pogost in konkurenčen avtomobilu.

⁵⁰ Mestna občina Kranj: Celostna prometna strategija MO Kranj, 2017. Spletni vir: <https://www.kranj.si/files/01_kranj_moje_mesto/promet/cps-kranj--11-.pdf>, 30. 3. 2023.

⁵¹ CPS MOK, str. 43.

⁵² Prav tam, str. 38.

Celostna prometna strategija MO Kranj na področju javnega potniškega prometa predvideva naslednje ukrepe:

- Optimizacija in promocija avtobusnega prometa;
- Izboljšanje avtobusnih postajališč;
- Optimizacija železniškega prometa;
- Integracija potovalnih načinov.

Potrebno je ugotoviti, da predmetna investicija oz. projekt zasleduje izvedbo zgoraj navedenih ukrepov na operativni ravni. Posledično je potrebno ugotoviti, da je projekt v celoti skladen z lokalno Celostno prometno strategijo.

5.15. ODLOK O GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH

Odlok o gospodarskih javnih službah⁵³ določa obvezne in izbirne gospodarske javne službe in način njihovega izvajanja na območju MO Kranj.

Urejanje mestnega potniškega prometa v skladu s 3. členom Odloka o gospodarskih javnih službah sodi med izbirne gospodarske javne službe.

Obvezne in izbirne gospodarske javne službe pa se v skladu s 4. členom odloka zagotavljajo v javnem gospodarskem zavodu, javnem podjetju, režijskem obratu, na podlagi podeljene koncesije ali v obliki, določeni v odloku, ki ureja izvajanje posamezne gospodarske javne službe.

Za izvajanje javnih služb lahko občina podeli koncesijo pravni ali fizični osebi, ki je registrirana za opravljanje dejavnosti, ki je predmet koncesije, in izpolnjuje pogoje za opravljanje te dejavnosti.⁵⁴

⁵³ Odlok o gospodarskih javnih službah, Uradni list RS, št. 15/10, 55/11, 107/12, 72/16, 56/17 in 17/23, neuradno prečiščeno besedilo dostopno na Lex Localis, spletni vir: <<http://www.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=e7358a68-567e-46cd-ac12-8291c826d6be>>, 15. 5. 2023.

⁵⁴ Prav tam, prvi odstavek 6. člena.

5.16. ODLOK O ORGANIZACIJI IN NAČINU IZVAJANJA GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE LINIJSKIH PREVOZOV V MESTNEM PROMETU

Trenutno veljavni Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu⁵⁵ določa organizacijo in način opravljanja izbirne gospodarske javne službe urejanja mestnega avtobusnega prometa. Odlok je predstavljen v poglavju 2.1 tega dokumenta.

Mestni avtobusni promet se v skladu z odlokom izvaja kot javni linijski prevoz na območju MO Kranj.

Na MO Kranj je v pripravi nov odlok, ki bo urejal predmetno področje in nadomestil sedaj veljavni odlok.

⁵⁵ Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 47/2013, spremenjen z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 86/2016.

6. ANALIZA MOŽNIH NAČINOV REALIZACIJE CILJA

Kakor izhaja iz 26. točke 3. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2)⁵⁶ je »mestni linijski prevoz« javni prevoz potnikov, ki ga občina kot javno službo organizira znotraj naselja«.

53. člen navedenega zakona pa določa:

»53. člen

(mestni linijski prevoz potnikov)

(1) Organizacijo in način izvajanja mestnega linijskega prevoza potnikov lahko občina določi kot gospodarsko javno službo.

(2) Mestni linijski prevoz potnikov se opravlja znotraj naselja občine oziroma meja občine, le izjemoma in v manjšem obsegu pa lahko tudi s sosednjimi naselji oziroma občinami, če je to potrebno zaradi dnevne migracije ljudi v večje mesto in če občina za to pridobi dovoljenje organa JPP.

(3) Pri izdaji dovoljenja mora ministrstvo za JPP upoštevati naslednji merili:

- časovno in krajevno dostopnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov;
- vpliv na gospodarnost poslovanja obstoječih linij prevoznika, ki izvaja medkrajevni linijski prevoz potnikov na tem območju.

(4) Pri urejanju mestnih linijskih prevozov potnikov in določanju gospodarske javne službe občina upošteva zlasti:

- obseg dnevne migracije in velikost gravitacijskega območja;
- soodvisnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega linijskega prevoza potnikov;
- povezanost mestnega linijskega prevoza potnikov z drugimi vrstami prometa;
- zagotovitev dostopa in prostora za invalidske vozičke na avtobusih mestnega linijskega prevoza potnikov.

(5) Sredstva za opravljanje mestnega linijskega prevoza potnikov se zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna občine.

⁵⁶ Zakon o prevozih v cestnem prometu – ZPCP-2, Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-1O.

(6) Mestni linijski prevoz potnikov v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, se obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba.

(7) Izvajalec mestnega linijskega prevoza potnikov lahko na določenih linijah in v določenih obdobjih zaradi manjšega števila potnikov opravi prevoze z vozili, ki imajo poleg voznikovega sedeža največ osem sedežev, lahko tudi na podlagi organiziranja prevozov na klic ali na podlagi pogodbenega razmerja z avtotaksi prevozniki.

(8) Minister za JPP predpiše metodologijo za uporabo meril iz tretjega odstavka tega člena.«

ZGJS opredeljuje oblike zagotavljanja javnih služb v 6. členu in tako določa, da republika (država) oziroma lokalna skupnost zagotavlja gospodarske javne službe skladno s 7. členom ZGJS zakona v naslednjih oblikah:

- v režijskem obratu, kadar bi bilo zaradi majhnega obsega ali značilnosti službe neekonomično ali neracionalno ustanoviti javno podjetje ali podeliti koncesijo,
- v javnem gospodarskem zavodu, kadar gre za opravljanje ene ali več gospodarskih javnih služb, ki jih zaradi njihove narave ni mogoče opravljati kot profitne oziroma če to ni njihov cilj,
- v javnem podjetju, kadar gre za opravljanje ene ali več gospodarskih javnih služb večjega obsega ali kadar to narekuje narava monopolne dejavnosti, ki je določena kot gospodarska javna služba, gre pa za dejavnost, ki jo je mogoče opravljati kot profitno,
- z dajanjem koncesij.⁵⁷

V nadaljevanju so predmetne oblike podrobneje predstavljene.

⁵⁷ Medtem ko Zakon o lokalni samoupravi (ZLS, Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE) v drugem odstavku 61. člena predvideva, da lokalne javne službe lahko zagotavlja občina neposredno v okviru občinske uprave, za republiške gospodarske javne službe ta možnost v zakonodaji ni predvidena.

a) Režijski obrat

Režijski obrat se vzpostavi kot posebna organizacijska enota znotraj organa lokalne samoupravne skupnosti brez lastne pravne subjektivitete. Praviloma se režijski obrati vzpostavijo v primerih, ko gre za manjši obseg izvajanja nalog GJS, ko vzpostavitev npr. javnega podjetja ne bi bila ekonomsko in stroškovno upravičena. Primerjalno gledano se režijski obrati ustanavljajo v manjših občinah. Potrebno je opozoriti, da režijski obrat nima lastne pravne subjektivitete, tako da v teh primerih velja, da je potem neposredno občina izvajalka predmetne GJS in da bi morala biti za izvajanje te dejavnosti tudi ustrezno registrirana. Glede na navedeno ocenjujemo, da organizacija izvajanja izbirne GJS MLPP glede na obseg storitev v obliki režijskega obrata ni primerna, zato je v nadaljevanju posebej ne obravnavamo.

Tabela 6: Prednosti in slabosti pravno-organizacijske oblike režijski obrat

Prednosti:	Slabost:
<ul style="list-style-type: none">• preprosta organizacijska struktura,• neposreden nadzor s strani občine, enako kot nad drugimi organizacijskimi enotami občinske uprave• nizki stroški delovanja (možnost delitev zaposlenih iz občinske uprave)	<ul style="list-style-type: none">• ustanovi se v primerih, ko zaradi majhnega obsega ali značilnosti GJS bi bilo neekonomično ali neracionalno ustanoviti javno podjetje ali podeliti koncesijo• ni primeren za kompleksnejše oblike izvajanja GJS• nima lastne pravne subjektivitete• ni gospodarska družba• primeren za manjše občine, manjši obseg dejavnosti GJS• nima lastnih osnovnih sredstev• ne omogoča specializacije in profesionalizacije

b) Javni gospodarski zavod

Javni gospodarski zavod je samostojna pravna oseba, ki se jo ustanovi za izvajanje GJS neposredno na podlagi ZGJS. Organizacijska oblika javnega zavoda je sicer bolj značilna za izvajanje negospodarskih javnih služb oz. socialnih javnih služb, kjer je poudarjena njihova neprofitna narava, pri čemer zavod lahko opravlja gospodarsko dejavnost, če je ta namenjena opravljanju dejavnosti, za katero je zavod ustanovljen.

Takšna določba 18. člena Zakona o zavodih⁵⁸ javnim zavodom precej omejuje polje izvajanja gospodarskih dejavnosti. Navedena omejitev je pri javnih gospodarskih zavodih odpravljena, pri čemer ti smejo opravljati tudi gospodarsko dejavnost oz. tržno dejavnost, vendar to ni njihov primarni namen, pri čemer morajo presežek prihodkov nad odhodki porabiti za financiranje izvajanja GJS za katere so ustanovljeni. Pravnoorganizacijsko gledano je javni gospodarski zavod nekakšen hibrid med javnim zavodom in javnim podjetjem, pri čemer so javni zavodi na eni strani precej bolj omejeni glede izvajanja gospodarske dejavnosti in so praviloma ustanovljeni za izvajanje negospodarskih javnih služb, medtem ko je na drugi strani za javna podjetja, ki so organizirana kot gospodarske družbe, izvajanje gospodarske dejavnosti precej bolj običajno, ob seveda izvajanju GJS zaradi katerih so primarno ustanovljeni. Glede na zgoraj navedeno ocenjujemo, da organizacija izvajanja GJS MLPP v obliki gospodarskega javnega zavoda ni primera, zato je v nadaljevanju tudi posebej ne obravnavamo.

c) Javno podjetje

V slovenskem prostoru pojem javnega podjetja ni enotno definiran.⁵⁹ Poseben položaj javnega podjetja opredeljuje predvsem ZGJS, ki v delu, ki se nanaša na javno podjetje ureja vprašanja ustanovitve javnega podjetja, pravic ustanovitelja in vprašanje imenovanja direktorja. Za vsa ostala vprašanja ZGJS napotuje na uporabo Zakona o gospodarskih družbah (v nadaljnjem besedilu: ZGD-1).⁶⁰ Na podlagi navedenega je mogoče sklepati, da se posebnosti instituta javnega podjetja v slovenskem prostoru nanašajo predvsem na v ZGJS opredeljena vprašanja. Glede na dejstvo, da se za skoraj celotno ureditev položaja javnih podjetij, v Sloveniji (še vedno) uporabljajo določbe ZGD-1 in da ni posebnega zakona, ki bi urejal položaj javnih podjetij, so le-ta v praksi (in tudi teoriji) pogosto izenačena z ostalimi gospodarskimi družbami.

Takšna tendenca bi bila tudi v skladu z določbami prava EU, saj predvsem praksa Sodišča EU načeloma enači položaj javnih podjetij oz. podjetij, katerim so odobrile posebne ali izključne pravice z zasebnimi podjetji (beri: gospodarskimi družbami) in

⁵⁸ Zakon o zavodih, Uradni list RS, št. 12/91, 8/96, 36/00 – ZPDZC in 127/06 – ZJZP.

⁵⁹ Več o tem glej Ferk, P., Ferk, B.: Javno podjetje med gospodarsko družbo in osebo javnega prava, Pravna Praksa, št. 34/2007, str I–VII.

⁶⁰ Zakon o gospodarskih družbah, Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19 – ZPosS, 158/20 – ZIntPK-C in 18/21.

zanje prav tako veljajo pravila prava EU, zlasti pravila o konkurenci, razen v določenih primerih.

Po 25. členu ZGJS je veljalo, da javno podjetje lahko ustanovi Vlada ali lokalna skupnost kot podjetje v lasti RS ali lokalne skupnosti ali pa se ustanovi kot podjetje z vložki zasebnega kapitala, če to ni v nasprotju z javnim interesom, zaradi katerega je ustanovljeno.

S sprejetjem in uveljavitvijo Zakona o javno-zasebnem partnerstvu⁶¹ (v nadaljnjem besedilu ZJZP)⁶² je bil 25. člen ZGJS spremenjen tako, da je bil črtan del, ki se glasi »ali pa se ustanovi kot podjetje z vložki zasebnega kapitala, če to ni v nasprotju z javnim interesom, zaradi katerega je ustanovljeno« tako, da je ponovno uveljavljena ureditev, po kateri lahko javno podjetje ustanovi le država ali lokalna samoupravna skupnost.

V zvezi s statusnimi oblikami javno-zasebnih partnerstev je pomembno opozoriti tudi na prehodne in končne določbe ZJZP, ki so urejale vprašanje preoblikovanja obstoječih javnih podjetij.⁶³ Po zaključnem preoblikovanju (ZJZP je predvideval, da bodo »javna« podjetja v katerih imajo vložke osebe zasebnega prava preoblikovana najkasneje v enem letu po uveljavitvi ZJZP) so status javnega podjetja ohranila le še tista javna podjetja, katerih vložki so v izključni lasti RS ali lokalnih samoupravnih

⁶¹ Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, Uradni list RS, št. 127/06.

⁶² Glej 153. člen ZJZP.

⁶³ 141. člen ZJZP se glasi:

»(1) Obstoječa javna podjetja, ki izvajajo gospodarsko javno službo, se lahko preoblikujejo v gospodarsko družbo, skladno z zakonom, ki ureja gospodarske družbe, ali ohranijo, skladno z zakonom, status javnega podjetja. O vrsti preoblikovanja odloči ustanovitelj najkasneje v treh letih po uveljavitvi tega zakona.

(2) Če so v obstoječih javnih podjetjih vložki oseb zasebnega prava, se ta javna podjetja, ne glede na prvi odstavek, najkasneje v enem letu po uveljavitvi tega zakona:

- preoblikujejo v gospodarsko družbo, skladno z zakonom, ki ureja gospodarske družbe, ali
- ohranijo skladno z zakonom status javnega podjetja, če se vložki oseb zasebnega prava prenesejo v last Republike Slovenije, če javno podjetje izvaja državno gospodarsko javno službo, ali v last samoupravne lokalne skupnosti, če javno podjetje izvaja samoupravno lokalno javno službo oziroma če vložki oseb zasebnega prava v teh javnih podjetjih na drug način prenehajo (na primer sklad lastnih delnic).

(3) Prenos oziroma prenehanje poslovnega deleža iz drugega odstavka tega člena se izvede skladno z določbami zakona, ki ureja gospodarske družbe.«

skupnosti ter se ustanovitelji niso odločili, da jih preoblikujejo v gospodarsko družbo, saj je ZJZP predvideval, da imajo ustanovitelji na voljo triletno prehodno obdobje v katerem so lahko javno podjetje preoblikovali v gospodarsko družbo.

Zaključimo torej lahko, da je pri nas uveljavljen lastniški koncept javnega podjetja, ki zahteva, da je javno podjetje v sto odstotni javni lasti brez deleža oseb zasebnega prava.

Tabela 7: Prednosti in slabosti pravno-organizacijske oblike javno podjetje

Prednosti:	Slabost:
<ul style="list-style-type: none"> • ustanovi se v primeru, ko ena ali več občin skupaj zagotavljajo izvajanje GJS (v 100% javni lasti) • dolgoročna in stabilna oblika izvajanja GJS • nadzor s strani občine, preko nadzornega organa in ustanoviteljskih pravic • dobiček se lahko nameni za izvajanje javnih nalog in razvoj • ustanovljen v obliki gospodarske družbe in ima lastno pravno subjektiviteto • dopustno da opravlja tudi tržne dejavnosti v manjšem obsegu • omogoča specializacijo in profesionalizacije • fleksibilnost občine pri izvajanju GJS • možnost „in-house“ razmerja 	<ul style="list-style-type: none"> • treba zagotoviti osnovni kapital in vložek v osnovna sredstva (poslovni prostor, delovni stroji in mehanizacija, oprema, etc.) • višji stroški delovanja (zaposleni, poslovanje, računovodstvo, etc.) • v primeru prenizkega obsega izvajanja GJS lahko nastopijo težave z vidika stroškovne učinkovitosti

Glede na zgoraj predstavljene značilnosti te pravnoorganizacijske oblike, je potrebno ugotoviti, da je MO Kranj med večjimi občinami v Republiki Sloveniji, zato bi bilo to obliko mogoče šteti kot primerno obliko za izvajanje GJS MLPP. Iz tega razloga je v nadaljevanju tega dokumenta za primerjavo izvedena finančna analiza te variante.

Z vidika prava EU in izvedbe postopka podelitve pravice do izvajanja določene gospodarske javne službe se javno podjetje obravnava kot notranji izvajalec oz. gre za t. im. institucionalno *in-house* razmerje.

d) Podelitev koncesije

Pojem koncesijskega razmerja je v slovenskem pravnem redu opredeljen v 26. členu ZJZP, ki določa, da je koncesijsko razmerje dvostransko pravno razmerje med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu. Kot razlikovalni kriterij med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom opredeljuje 27. člen ZJZP breme tveganja in sicer na način, da v primeru, če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško, v nasprotnem primeru, torej v primeru, da je pretežni del tveganja prenesen na zasebnega partnerja, pa se javno-zasebno partnerstvo šteje za koncesijsko partnerstvo. V zvezi s tem 28. člen ZJZP določa, da v primeru, če iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo. Ob tem je relevantna predvsem še določba 92. člena ZJZP, ki določa, da v primeru, ko je predmet koncesijskega partnerstva izvajanje gospodarskih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, ali izgradnja objektov in naprav ali njihovih posameznih delov, katerih koncesionar ima v času trajanja razmerja pravico do njihove uporabe, upravljanja oziroma izkoriščanja oziroma da se pravica do uporabe, upravljanja oziroma izkoriščanja objektov in naprav kombinira s plačilom za izvedbo gradenj in ne gre za koncesijo gradenj (v nadaljnjem besedilu: koncesije storitev), se za izbiro koncesionarja in izvajanje koncesijskega razmerja uporabljajo določbe tega zakona, ki urejajo koncesijsko partnerstvo. Na podlagi 93. člena ZJZP je treba zaključiti, da v primeru, ko je predmet koncesije storitev izvajanje gospodarskih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, se za izbiro koncesionarja in izvajanje koncesijskega razmerja uporabljajo tudi pravila zakona, ki ureja gospodarske javne službe. V konkretnem primeru bi se za sklenitev koncesijskega razmerja torej uporabljala tako določila ZJZP kot ZGJS.

Tabela 8: Prednosti in slabosti pravno-organizacijske oblike koncesija storitve

Prednosti:	Slabost:
<ul style="list-style-type: none">• občini ni treba zagotoviti osnovnega kapitala in vložka v osnovna sredstva (poslovni prostor, delovni stroji in mehanizacija, oprema, etc.)• lahko nižji stroški delovanja (zaposleni, poslovanje, računovodstvo, etc.) – hkratio izvajanje tržnih dejavnosti (tudi pri JP) in izvajanje koncesij v drugih občinah• omogoča specializacijo in profesionalizacijo• lahko višja stroškovne učinkovitosti zaradi boljše izkoriščenosti resursov in večjega obsega izvajanja dejavnosti (tudi pri JP)	<ul style="list-style-type: none">• nadzor s strani občine, zgolj preko koncesijske pogodbe• časovno omejena oblika izvajanja GJS• dobiček se nameni skladno s sklepom lastnikov• manjša fleksibilnost občine pri izvajanju GJS• vsebina in kvaliteta koncesijskega razmerja precej odvisna od vsebine koncesijske pogodbe (težavnost njenega spreminjanja in prilagajanja)

Ob navedenih določbah je treba omeniti tudi določbe Zakona o nekaterih koncesijskih pogodbah⁶⁴ (v nadaljevanju: ZNKP), ki prav tako ureja tematiko sklepanja nekaterih koncesijskih pogodb, vendar pa je področje MLPP sicer izvzeto iz področja obravnave tega zakona. Naveden zakon sicer tudi ne vsebuje prehodnih ali končnih določb in ne ureja svojega razmerja glede na določbe ZJZP in ZGJS. Kot navedeno ZNKP v prvem odstavku 11. člena določa izjeme za katere se zakon ne uporablja, pri čemer je med izjemami pod točko 18. navedeno tudi področje GJS MLPP, kot sledi:

»18. koncesije za storitve zračnega prevoza na podlagi izdaje operativne licence v smislu Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L št. 293 z dne 31. 10. 2008, str. 3), zadnjič spremenjene z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212 z dne 22. 8. 2018, str. 1), ali za koncesije

⁶⁴ Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah, Uradni list RS, št. 9/19 in 121/21 – ZJN-3B.

za storitve javnega potniškega prevoza v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L št. 315 z dne 3. 12. 2007, str. 1), zadnjič spremenjene z Uredbo (EU) 2016/2338 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za notranje storitve železniškega potniškega prevoza (UL L št. 324 z dne 23. 12. 2016, str. 22), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 1370/2007/ES);«

Ne glede na navedeno pa je treba opozoriti na določbe Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb, ki je uzakonila obstoječo sodno prakso Sodišča EU⁶⁵ in ki loči pojem koncesije od pojma javnega naročila ter kot razlikovalni kriterij določa pojem znatnega operativnega tveganja.⁶⁶

Preambula Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb opredeljuje ključna tveganja kot sledi:

»Operativno tveganje bi bilo treba razumeti kot tveganje, ki je posledica izpostavljenosti tržnim nepredvidljivostim in je povezano s povpraševanjem ali dobavo oziroma tako s povpraševanjem kot dobavo. Tveganje, povezano s povpraševanjem, je tveganje glede dejanskega povpraševanja po gradnjah ali storitvah, ki so predmet pogodbe. Tveganje, povezano z dobavo, je tveganje pri izvedbi gradnje ali opravljanju storitev, ki so predmet pogodbe, zlasti tveganje, da opravljene storitve ne bodo ustrezale povpraševanju.«

Smiselno podobno pojmovanje je v slovenski pravni red prenesel ZNKP.

Ob tem je treba izpostaviti, da se šteje, da koncesionar prevzame bistveno operativno tveganje, če ni zagotovljeno, da se mu povrnejo naložbe ali stroški, ki so nastali pri izvajanju gradenj ali storitev, ki so predmet koncesije. V Preambuli Direktive o

⁶⁵ Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb.

⁶⁶ Preambula Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb (v nadaljevanju: Preambula), točka 20.

podeljevanju koncesijskih pogodb je pojasnjeno, da glavna značilnost koncesije, tj. pravica do uporabe gradenj ali storitev, vedno pomeni prenos gospodarskega tveganja na koncesionarja, vključno z možnostjo, da se naložbe in stroški, ki nastanejo pri upravljanju podeljenih gradenj ali storitev, ne bodo povrnili. Uporaba posebnih pravil, ki urejajo podeljevanje koncesij, ne bi bila upravičena, če bi naročnik izvajalca razbremenil morebitnih izgub tako, da bi mu jamčil minimalne prihodke, ki bi bili enaki ali višji od stroškov, ki jih ima izvajalec pri izvajanju naročila. Hkrati je v Preambuli Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb pojasnjeno, da je treba nekatere ureditve, ki jih v celoti plača naročnik, šteti za koncesije, če je povrnitev naložb in stroškov, ki so izvajalcu nastali pri izvajanju gradnje ali zagotavljanju storitve, odvisna od dejanskega povpraševanja po storitvah ali sredstvih oziroma njihove dobave.⁶⁷

Glede na naravo predmetne GJS MLPP sta glede na določbo 6. člena ZGJS primerni zlasti dve obliki izvajanja gospodarske javne službe – javno podjetje ali podelitev koncesij(e).

V primeru ustanovitve javnega podjetja so potrebna obsežnejša investicijska vlaganja za vzpostavitev ustrezne infrastrukture, voznega parka in zaposlitev delovne sile, kar bi poleg precejšnjih finančnih vložkov zahtevalo tudi večje organizacijske in upravljalvske napore za vzpostavitev javnega podjetja.

Kot alternativna oblika za izvajanje GJS MLPP tako ostane oblika s podelitvijo koncesije – koncesija storitve, pri čemer gre z vidika prenosa tveganj na izvajalca oz. koncesionarja za javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo, saj je v predmetnem projektu predvideno, da stroške izvajanja GJS MLPP nosijo potniki in MO Kranj v obliki nadomestila. Delna plačila s strani uporabnikov – v kolikor ne pride do prenosa pretežnega dela tveganj – ne spreminja pravne narave javno-zasebnega partnerstva.

Postopek oddaje klasičnega javnega naročila ne more biti primerna oblika za zagotavljanje GJS MLPP, saj ne bi bil v skladu z ZGJS in ZPCP-2 in ga je *prima facie* potrebno izločiti kot primeren model. Sektorska zakonodaja namreč opredeljuje MLPP kot gospodarsko javno službo, pri čemer glede na zgoraj citirane določbe ZGJS gospodarske javne službe ni dopustno izvajati v obliki klasičnega javnega naročila.

⁶⁷ Preambula, točka 18.

Sicer lahko glede na vsebino pojma javnega naročila in pojma javno-zasebnega partnerstva navedemo naslednje ključne razločevalne kriterije med javnim naročilom in javno-zasebnim partnerstvom (koncesijski model):

- za javna naročila je značilno, da ponudnik ob običajnem tveganju dobave blaga ali izvedbe storitve oziroma gradnje ne prevzema nobenih dodatnih tveganj, medtem ko je za razmerja javno-zasebnih partnerstev značilno, da zasebni sektor prevzema še druga tveganja, ki izhajajo iz realizacije projekta in bi jih pri klasičnih postopkih oddaje javnih naročil prevzel naročnik. Za opredelitev razmerja kot javno-zasebnega partnerstva zadošča, da se vsaj del poslovnih tveganj prenese na zasebnega partnerja, pri čemer ni nujno, da so prenesena vsa (ali večinski del) tveganj oz. da bi bil prenesen pretežni del tveganj;
- razmerja javnih naročil so kratkoročna (praviloma do največ 4 leta), medtem ko so razmerja javno-zasebnih partnerstev praviloma dolgoročna (lahko tudi 20, 30 ali več let);
- metoda financiranje pri javnih naročil je preprosta, saj se oddano javno naročilo praviloma v celoti financira iz javnih sredstev, medtem ko so za javno-zasebna partnerstva praviloma značilne bolj kompleksne metode financiranja, ki praviloma vključujejo tudi udeležbo zasebnega partnerja, potnikov oz. različne oblike sofinanciranja;
- za javna naročila je značilno, da naročnik vnaprej opredeli tehnične in druge zahteve predmeta javnega naročila (kvalitativno in kvantitativno), medtem ko je za javno-zasebna partnerstva značilno, da se v oblikovanje tehničnih in funkcionalnih zahtev aktivno vključi zasebnega partnerja že v začetnih fazah projektnega ciklusa (faza načrtovanja);
- pri javnih naročilih je ponudnik plačan na podlagi uspešne dobave blaga ali izvedbe storitve oziroma gradnje skladno z vnaprej jasno opredeljeno zahtevo naročnika, medtem ko je za javno-zasebna partnerstva značilno, da se plačila pogosto izvajajo glede na doseže rezultate in cilje projekta;
- pogodba o javnem naročilu je praviloma relativno enostavna klasična civilnopravna pogodba, medtem ko je pogodba o javno-zasebnem partnerstvu praviloma kompleksna pogodba, ki vključuje posebne upravnopravne elemente, ki so namenjeni zavarovanju javnega interesa. Navedeno še posebej velja za koncesijsko pogodbo, kot posebno obliko

javnopravne pogodbe, kjer je javni interes, ki se ga zasleduje v okviru izvajanja npr. gospodarske javne službe, še dodatno zavarovan s posebnimi oblastnimi klavzulami, ki omogočajo enostranske posege javnega partnerja v pogodbo v primerih, ko je to potrebno za zavarovanje javnega interesa.

Načeloma loči javno-naročniška zakonodaja oz. zakonodaja, ki opredeljuje postopke koncesij na ravni EU in v slovenski zakonodaji, z vidika izvedbe postopka izbire izvajalca tri različne **modele podelitve koncesije**, ki jih v predmetni investicijski dokumentaciji obravnavamo kot možne načine zagotavljanja GJS MLPP.

ZJZP v 26. členu določa, da se ima pogodbeno javno-zasebno partnerstvo lahko obliko:

- **koncesijskega razmerja**, tj. dvostranskega pravnega razmerja med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu (koncesijsko partnerstvo) in vključuje prenos pretežnega dela tveganj na koncesionarja ali

- **javnonaročniškega razmerja**, tj. odplačnega razmerja med naročnikom in dobaviteljem blaga, izvajalcem gradenj ali izvajalcem storitev, katerega predmet je naročilo blaga, izvedba gradnje ali storitve (javnonaročniško partnerstvo),

pri čemer sta **ZJN-3** pod vplivom Direktive o javnem naročanju 2014/24/EU in **ZNKP** pod vplivom Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb 2014/23/EU⁶⁸ ter sodne prakse Sodišča EU podrobneje opredelila tudi pogoje za:

⁶⁸ Ker ZNKP izključuje iz področja urejanja storitve GJS MLPP bo potrebno uporabiti določbe ZJN-3.

- **neposredno podelitev koncesije oz. t. im. in-house**,⁶⁹ ko je izvajalec javne službe javno podjetje (ustanovitev novega javnega podjetja).

V skladu z določbo 6. člena ZGJS so v predmetnem Testu tako identificirane in obravnavane naslednje variante:

- **VARIANTA A: Brez investicije;**
- **VARIANTA B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja z neposredno podelitvijo koncesije (t. im. institucionalni in-house);**
- **VARIANTA C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model);**⁷⁰
- **VARIANTA D: Koncesijsko javno-zasebno partnerstvo (v praksi imenovan tudi kot neto model).**⁷¹

Vse identificirane oblike za izvajanje predmetnih storitev, ki jih predvideva zakonodaja s področja gospodarskih javnih služb in podeljevanja koncesijskih pogodb, dopušča tudi področna zakonodaja, ki ureja cestni promet. V nadaljevanju so posamezne variante podrobneje obravnavane.

6.1. VARIANTA A: Brez investicije

Varianta A »brez investicije« ni podrobneje obravnavana, saj ne-realizacija investicije pomeni neizpolnitev postavljenih ciljev, saj MO Kranj ne bi več izvajala lokalne GJS MLPP. Varianta A »brez investicije« onemogoča izvajanje mestnega linijskega prevoza v MO Kranj. Slednje bi negativno vplivalo na možnost zmanjšanja prometa avtomobilov v mestnem središču in okolici ter prebivalcem in obiskovalcem mesta ne bi omogočilo hitrega in varnega prevoza. Ne-izvedba investicije bi pomenila velik

⁶⁹ Predmetno možnost dopušča tudi 35. člen ZGJS, vendar ne opredeljuje pogojev za sklenitev tovrstne pogodbe.

⁷⁰ Kjer so prihodki na strani koncedenta imajo pogodbe o zagotavljanju storitev prevoza naravo pokrivanja bruto stroškov v smislu javnega naročila po zakonodaji EU (tim. bruto model). Kjer prihodke pridobiva oz. zadržuje koncesionar, imajo pogodbe o zagotavljanju storitev na splošno pravno naravo koncesije (tim. neto model). Glej npr.: Study on the implementation of Regulation (EC) N° 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, Final report, oktober 2010, na strani: < https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations/studies_en > (13. 4. 2023).

⁷¹ Prav tam.

korak nazaj pri zagotavljanju mobilnosti prebivalcev, omogočanju dostopnosti javnega mestnega prevoza vsem skupinam prebivalstva, zmanjšanju zdravju škodljivih emisij izpuhov in hrupa. Poleg navedenega bi ne-izvedba investicije pomenila slabšo prometno varnost in bi imela za posledico večje prometne zastoje, saj bi bilo v prometu večje število vozil. S tem bi se povečali potovalni časi udeležencev v prometu, povečana bi bila potreba po parkirnih mestih, kar vse bi vodilo k velikemu nezadovoljstvu med prebivalci.

6.2. VARIANTA B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house)

Glede na naravo predmetne GJS MLPP je glede na določbo 6. člena ZGJS⁷² primerna oblika izvajanja gospodarske javne službe med drugim tudi ustanovitev javnega podjetja. Predmetna možnost je predvidena tudi v področni zakonodaji EU, in sicer v Uredbi 1370/200/EU.

ZGJS določa, da javno podjetje ustanovi Vlada oziroma lokalna skupnost kot podjetje v lasti republike ali lokalne skupnosti. ZGJS v nadaljevanju še določa, da ustanovitelj javnega podjetja:

- določi posebne pogoje za izvajanje dejavnosti ter zagotavljanje in uporabo javnih dobrin,
- odloča o cenah oziroma tarifah za uporabo javnih dobrin, ter

da se za vsa vprašanja, ki se nanašajo na položaj javnega podjetja, uporabljajo predpisi, ki urejajo položaj podjetij oziroma gospodarskih družb, če s tem ali drugim zakonom niso urejena drugače.⁷³

V primeru izvajanja predmetnih storitev v obliki javnega podjetja se le-te lahko izvedejo na način da se ustanovi novo javno podjetje.

⁷² Zakon o gospodarskih javnih službah, Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40, 25. člen.

⁷³ Prav tam, 26. in 28. člen.

Glede na obseg predmetne javne službe je sicer mogoče opredeliti ustanovitev novega javnega podjetja ali dopolnitev dejavnosti obstoječega podjetja kot manj primerno obliko zagotavljanja predmetne javne službe. Potrebna bi namreč bila obsežna investicijska vlaganja za vzpostavitev ustrezne infrastrukture, voznega parka in zaposlitev delovne sile, kar bi poleg precejšnjih finančnih vložkov – s katerimi MO Kranj ne razpolaga in jih ne načrtuje – zahtevalo tudi izjemne organizacijske in upravljalne napore za vzpostavitev javnega podjetja, kar bi časovno precej zamaknilo izvajanje projekta. Poleg tega izvajanje javnih prevozov za obstoječe javno podjetje pomeni izvajanje popolnoma nove dejavnosti, glede katere koncedent nima znanja in izkušenj. Z vidika analize poslovanja se omenjeno dejstvo pozna zlasti pri manjši izkoriščenosti in učinkovitosti sredstev, glede na primerljive družbe, katerih osnovna dejavnost je izvajanje prevozov. Manjša učinkovitost sredstev vodi do manjšega ustvarjanja prihodkov in višjih cen storitev za končnega uporabnika - potnika, kot je prikazano v poglavju o finančni analizi. Ne glede na navedeno je v nadaljevanju tega dokumenta pripravljena primerjalna analiza tudi za predmetno varianto, saj je zgolj na podlagi primerjave vseh možnih variant za izvedbo projekta mogoče sprejeti odločitev o optimalnem modelu za izvedbo projekta.

6.3. VARIANTA C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«)

Predmetna varianta predvideva, da se GJS MLPP izvaja v obliki koncesije storitev kot javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo – pretežno plačila koncedenta za izvajanje storitev.

Predmetna varianta predstavlja trenutni način izvajanja predmetnih storitev v MO Kranj. Skladno 4. členom Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu se javno-zasebno partnerstvo izvaja v javno-naročniški obliki, v okviru katere se izvaja koncesija za opravljanje gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu. V okviru prenove odloka ni predvidena sprememba modela.

O bruto modelu govorimo takrat, ko imajo prihodki na strani koncedenta pogodbe o zagotavljanju storitev prevoza naravo pokrivanja bruto stroškov v smislu javnega naročila po zakonodaji EU. V primeru MO Kranj sicer del prihodkov pridobiva

koncesionar s prodajo vstopnic, vendar pa koncedent z nadomestili nadomešča razliko do pokritja stroškov za izvajanje storitev, skladno z Uredbo EU št. 1370/2007, tako da se vsebinsko model ustreza bruto modelu.

Kot je bilo pojasnjeno zgoraj, se vprašanje razmejitev med javnimi naročili in koncesijami storitev odpira predvsem zaradi izvedbe samega postopka javnega razpisa.

ZJZP v 23. členu kot obliko javno-zasebnega partnerstva predvideva tudi javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo. Kot oblike javno-zasebnega partnerstva namreč obravnava:

- *razmerje pogodbenega partnerstva v oblikah, določenih v 26. členu tega zakona;*
- *razmerje statusnega (institucionalno, equity) partnerstva v oblikah, določenih v 96. členu tega zakona.*

Nadalje v 26. členu določa, da ima pogodbeno partnerstvo lahko obliko:

- *koncesijskega razmerja; tj. dvostranskega pravnega razmerja med državo oziroma samoupravno lokalno skupnostjo ali drugo osebo javnega prava kot koncedentom in pravno ali fizično osebo kot koncesionarjem, v katerem koncedent podeli koncesionarju posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kar lahko vključuje tudi zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu (v nadaljnjem besedilu: koncesijsko partnerstvo), ali*
- *javnonaročniškega razmerja; tj. odplačnega razmerja med naročnikom in dobaviteljem blaga, izvajalcem gradenj ali izvajalcem storitev, katerega predmet je naročilo blaga, izvedba gradnje ali storitve (v nadaljnjem besedilu: javnonaročniško partnerstvo).*

ZJZP v 27. členu ureja razmejitve med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom:

(1) Če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede

na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu, za namene tega zakona **ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško.**

(2) V primerih iz prejšnjega odstavka se namesto določb o javnem razpisu, neposredni podelitvi in pravnem oziroma/ter sodnem varstvu v postopku podelitve koncesije za izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva in pravnega varstva **v tem postopku uporabljajo predpisi o javnih naročilih.** Tako razmerje se po tem zakonu šteje za javnonaročniško partnerstvo.

(3) Po končanem postopku izbire zasebnega partnerja iz prejšnjega odstavka se, odvisno od narave in oblike razmerja, **sklene koncesijska pogodba, skladno z zakonom, ki ureja gospodarske javne službe,** v primeru, če ima razmerje obliko statusnega partnerstva, pa pogodba o statusnem partnerstvu.

(4) Če je **predmet koncesije izvajanje gospodarske javne službe** ali druge dejavnosti, kjer zakon **zaradi varovanja javnega interesa izrecno predpisuje izdajo upravne odločbe,** mora koncedent izbranemu koncesionarju pred sklenitvijo pogodbe iz prejšnjega odstavka **izdati odločbo, s katero mu podeli pravico izvajati to dejavnost.** Drugih udeležencev (strank, stranskih udeležencev) v upravnem postopku izdaje odločbe ni.

Glede na karakteristike zadevnega projekta in ob upoštevanju finančne analize v nadaljevanju te investicijske dokumentacije, pri katerem bo večino tveganj, povezanih z izvedbo projekta, prevzel javni partner, plačila za izvedbo storitev pa bodo prav tako izvedena s strani javnega partnerja ob minimalni/delni udeležbi potnikov, obenem pa gre za izvajanje gospodarske javne službe, ki zahteva podelitev posebnih in izključnih pravic in dolgoročnejšo ureditev razmerja, je v zadevnem projektu **najprimernejša oblika javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo.**

Pri javnonaročniškem modelu ostane prevoz za potnika dostopen, pretežen del tveganj pa prevzame javni partner.

6.4. VARIANTA D: Izvedba projekta v »klasični« koncesijski obliki (»neto model«)

V koncesijskem razmerju javno-zasebnega partnerstva je pretežni del poslovnega tveganja prenesen na zasebnega partnerja. V teh primerih v smislu zagotavljanja javnega prevoza potnikov govorimo o neto modelu. Za neto model je značilno, da je

tveganje povpraševanja na koncesionarju in da koncesionar pridobiva prihodke in jih zadržuje.

V skladu s 1. členom Direktive 2014/23/EU⁷⁴ o podeljevanju koncesijskih pogodb se šteje, da koncesionar prevzame operativno tveganje, če pod običajnimi pogoji delovanja ni zagotovljeno, da se mu bodo povrnilo naložbe ali stroški, ki nastanejo pri izvajanju gradenj ali storitev, ki so predmet koncesije. Del tveganja, ki se prenese na koncesionarja, vključuje dejansko izpostavljenost tržnim nepredvidljivostim, kar pomeni, da ocenjena morebitna izguba za koncesionarja ni zgolj nominalna ali zanemarljiva. Direktiva 2014/23/EU govori o poglobitvenih operativnih tveganjih - tveganju glede dejanskega povpraševanja po gradnjah ali storitvah, ki so predmet pogodbe in tveganju, povezanem z dobavo.

Za izbor primerne oblike za izvajanje GJS MLPP je tako ključnega pomena razdelitev tveganj med oba partnerja in obseg prevzetih tveganj.

Kot je bilo pojasnjeno zgoraj, kot razlikovalni kriterij med javnonaročniškim in koncesijskim partnerstvom opredeljuje 27. člen ZJZP razdelitev tveganj, in sicer na način, da v primeru, če nosi javni partner večino ali celotno poslovno tveganje izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva, se javno-zasebno partnerstvo, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev v posebnem zakonu (v tem primeru zlasti v ZGJS in ZPCP-2), ne šteje za koncesijsko, temveč za javnonaročniško. V nasprotnem primeru, torej v primeru, da je pretežni del tveganja prenesen na zasebnega partnerja, se javno-zasebno partnerstvo šteje za koncesijsko partnerstvo. V zvezi s tem 28. člen ZJZP določa, da v primeru, če iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo. V 15. členu pa ZJZP opredeljuje načelo uravnoteženosti in določa, da se v razmerju javno-zasebnega partnerstva zagotavlja uravnoteženost pravic, obveznosti in pravnih koristi javnega in zasebnega partnerja. Zagotavljanje javnega interesa (zagotavljanje javnih dobrin ali storitev) je v pristojnosti javnega partnerja, oba partnerja pa zagotavljata interes potnikov in vseh drugih udeležencev, tako v postopku nastajanja kot tudi izvajanja projekta javno-zasebnega partnerstva.

⁷⁴ Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb, UL EU št. L 94 z dne 28.3.2014, str. 1–64.

Tveganja v razmerju javno-zasebnega partnerstva morajo biti razporejena tako, da jih nosi tista stranka, ki jih najlažje obvladuje, v vsakem primeru pa mora izvajalec javno-zasebnega partnerstva, ne glede na naravo razmerja javno-zasebnega partnerstva, nositi vsaj del poslovnega tveganja (tržnih tveganj v zvezi z obsegom povpraševanja, ponudbe oziroma tveganjem razpoložljivosti). Kakor nadalje izhaja iz 15. člena ZJZP, če izvajalec javno-zasebnega partnerstva ne nosi niti dela poslovnega tveganja, razmerje, ne glede na poimenovanje oziroma ureditev posebnega zakona, ni javno-zasebno partnerstvo po tem zakonu.

V finančnem smislu mora koncesionar v primeru variante D ustvariti enako višino prihodkov, kot v primeru variante C. Razlika med variantama C in D je tako le v različnih deležih vira prihodkov in posledično različnem prevzemanju tveganja povpraševanja. To je v primeru variante D preneseno na koncesionarja, kar se lahko odrazi tudi v višjih cenah zaračunanih storitev za končne uporabnike. V primeru variante D bi moral koncesionar D celotne prihodke ustvariti na trgu predvsem s prodajo vstopnic, saj ne bi bil upravičen do sofinanciranja iz proračuna MO Kranj. Tako bi cena dnevne vozovnice znašala 7,00 EUR z DDV, namesto 1 EUR z DDV, kolikor znaša sedaj. V istem odstotku bi se tudi povečale cene mesečnih in letnih vozovnic.

6.5. IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

Na podlagi primerjalne analize izvedbe investicije, predlagamo, da se projekt izvede po varianti C v javnonaročniški obliki javno-zasebnega partnerstva, iz sledečih razlogov:

- na ta način bo zagotovljeno spoštovanje enega primarnih ciljev MO Kranj, da bi storitev ostala za potnike dostopna in dosegljiva najširšemu krogu občanov, saj pretežni del prihodkov ;
- s tem se zagotavlja visoko število prepeljanih potnikov in pozitivno okolje ter drugi učinki;
- omogočena bo sklenitev dolgoročne pogodbe;
- navedena oblika je skladna z delitvijo tveganj in definicijo oblik po Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu;
- navedena oblika je skladna s predvidenimi oblikami za zagotavljanje gospodarskih javnih služb skladno z Zakonom o gospodarskih javnih službah;
- nadzor nad izvedbo projekta obdrži MO Kranj;

- finančna analiza denarnih tokov kaže, da je izvedba skozi predlagano javnonaročniško obliko javno-zasebnega partnerstva ekonomsko najbolj upravičena;
- predlagana oblika je tudi pravno bolj stroga glede na predviden postopek izvedbe javnega razpisa.

V nadaljevanju sta v poglavjih o finančni in ekonomski analizi varianti B in C podrobno analizirani. Pri tem tako finančna kot ekonomska analiza kažeta, da je izvedba projekta po varianti C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model) ekonomsko upravičena, saj ustvarja pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednosti.

Tabela 9: Primerjava ekonomskih kazalnikov z vidika MO Kranj

Ekonomski kazalniki	Varianta B: Ustanovitev javnega podjetja	Varianta C: Koncesija storitve "Bruto model"
Neto sedanja vrednost (NSV)	-500.026 €	345.999 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	2,02%	7,00%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,15	0,11
Količnik relativne koristnosti	0,96	1,03
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	11 let

7. ANALIZA SWOT VARIANT

Analiza SWOT (*Strengths* - prednosti, *Weaknesses* - slabosti, *Opportunities* - priložnosti, *Threats* - nevarnosti) na kratko predstavi notranje značilnosti variante za realizacijo projekta in v povezavi z njegovo realizacijo omogoča analiziranje alternativnih razvojnih scenarijev. Glede na zgoraj predstavljene in v nadaljevanju podrobneje analizirane modele in njihov opis v predmetnem dokumentu pa je pri tem treba pojasniti, da se bo ne glede na izbran model, tudi v primeru, da bo izbrano javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo, podelila izbranemu izvajalcu GJS MLPP koncesija, pri čemer gre za koncesijo v smislu ZGJS in ZPCP-2, ne pa za koncesijsko obliko izvajanja GJS v smislu opredelitve prenosa pretežnega dela operativnih tveganj iz ZJZP. Iz tega vidika je izjemno pomembno, da se loči med navedenima dvema pomenoma pojma koncesije, ki sta v slovenskem pravnem redu nekonsistentno uporabljena in ne sledita v celoti opredelitvam, kot izhajajo po pravu EU.

7.1. ANALIZA SWOT VARIANTE A: BREZ INVESTICIJE

Tabela 10: SWOT analiza predlagane variante A - Brez investicije

Varianta A: Brez investicije	
Prednosti: - manjši stroški MO Kranj.	Slabosti: - več motornih vozil v mestnem središču, - odvzem ugodnosti prebivalcem (javni prevoz ne bo omogočen, varen, točen, hiter, zanesljiv), - splošno nezadovoljstvo med prebivalci; - povečanje onesnaževanja ozračja z izpušnimi plini in hrupom, - večja izguba časa in posledično BDP, - povečanje problematike nezadostnih površin za parkiranje.
Priložnosti: - izkoriščanje finančnih virov za druge projekte.	Nevarnosti: - slaba podoba MO Kranj.

7.2. ANALIZA SWOT VARIANTE B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house);

Tabela 11: SWOT analiza predlagane variante B – Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house)

VARIANTA B Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja (t. im. institucionalni in-house);)	
<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncedent lahko neposredno sklene <i>in-house</i> pogodbo z javnim podjetjem katerega ustanovitelj je; - javno podjetje zagotovi potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje javne službe; - ustrezen način zagotavljanja GJS MLPP; - izpolnitev zakonskih določb oz. obveznosti države po zagotavljanju GJS MLPP; - namesto z pravno osebo zasebnega prava koncedent sklepa dogovor s pravno osebo javnega prava, katerih prvenstven interes za zagotavljanje storitev javnih služb je varovanje javnega interesa in ne maksimizacija dobička; - koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes. 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - potrebno zagotoviti finančne ali druge vložke, povezane z ustanovitvijo nove gospodarske družbe; - koncedent nosi ključna tveganja, zlasti tveganje povpraševanja in tveganje financiranja.
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - orodje za omejevanje pritiska ponudnikov v primeru ne-oddaje ponudb ali v primeru nesorazmerno visokih ponudbenih cen; - relativno nizka stopnja potencialnega negativnega dojemanja javnosti glede negativnega odnosa do zasebnih izvajalcev javnih služb. 	<p>Nevarnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - možnost pritiska izvajalca na dvig cene izvajanja javne službe ali padca kvalitete zagotavljanja javnih dobrin, kar oboje negativno vpliva na zadovoljstvo končnih uporabnikov (potnikov); - stroškovna cena mora biti jasno in transparentno oblikovana, da se odpravi morebiten očitek nedovoljene državne pomoči in izkrivljanja trga.

7.3. ANALIZA SWOT VARIANTE C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«)

Tabela 12: SWOT analiza predlagane variante C - Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«)

VARIANTA C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (»bruto model«)	
<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izvajalec zagotovi potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje javne službe; - koncedentu ni treba zagotoviti nobenih finančnih ali drugih vložkov, povezanih z ustanovitvijo nove gospodarske družbe; - izpolnitev zakonskih določb oz. obveznosti; - v okviru javnega razpisa in koncesijske pogodbe koncedent vzpostavi standard zagotavljanja storitve in mehanizme, s katerimi zagotavlja njihovo izvajanje; - plačila koncesionarju oz. izvajalcu so vezana na tveganja, ki jih prevzame glede izvajanja storitev. 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zahtevnejši postopek javnega razpisa, kar lahko privede do zamud, - višji stroški izvajanja storitev za koncedenta, - nadomestila proračuna za izvajanje storitev prevoza.
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - omogoča fleksibilnost koncedentu; - v okviru koncesijske pogodbe koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes. 	<p>Nevarnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zahtevan kompleksnejši nadzor nad izvajanjem storitev; - tveganje stečaja ali insolventnosti koncesionarja in posledično motenj v zagotavljanju javnih dobrin; - vzpostavljeno razmerje je relativno kompleksno, kar lahko povzroča zaplete v fazi izvajanja različnih pogodb.

7.4. ANALIZA SWOT VARIANTE D: Koncesijsko javno-zasebno partnerstvo (»neto model«)

Tabela 13: SWOT analiza predlagane variante D – Koncesijsko javno-zasebno partnerstvo (»neto model«)

VARIANTA D: Izvedba projekta v »klasični« koncesijski obliki	
<p>Prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncesionar mora zagotoviti potrebne kadre, vozila, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje javne službe; - koncedentu ni treba zagotoviti nobenih finančnih ali drugih investicijskih vložkov, povezanih z ustanovitvijo nove gospodarske družbe; - koncesionar je motiviran, da zagotavlja GJS MLPP na način, da se v čim večjem delu zagotovi prihodek od prodanih vozovnic, ki je njegov prihodek – tveganje »trženja« in rentabilnosti nosi koncesionar; - pretežni del prihodkov vezanih na pokrivanje stroška GJS MLPP mora koncesionar ustvariti s strani plačil končnih uporabnikov (potnikov - navedeno je pogoj za uporabo tega modela), kar pomeni občutno nižji pritisk na javni proračun; - izpolnitev zakonskih določb oz. obveznosti države po zagotavljanju GJS MLPP; - plačila koncesionarju prihajajo v pretežnem delu s strani potnikov, koncedent lahko plača nadomestilo (subvencijo) za izvajanje storitve zgolj v delu, ki pokrova stroškovno upravičeno finančno vrzel izvajanja GJS MLPP, pri čemer so plačila lahko vezana na tveganje razpoložljivosti in na nivo doseganja standarda kvalitete storitve; - v okviru koncesijske pogodbe koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes. 	<p>Slabosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MO Kranj ne izpolni cilja projekta, ki je prizadevanje za čimbolj dostopno storitev za potnike; - koncedent ohranja nadzor nad izvajanjem javne službe izključno v okviru koncesijske pogodbe, saj je bistveno težje spreminjati ali prilagajati linije brez tveganja, da gre za nedopustno spremembo javne pogodbe.
<p>Priložnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prisotnost zasebnega sektorja poveča pritisk na doseganje 	<p>Nevarnosti:</p>

<p>stroškovne učinkovitosti in s tem k racionalnejši izvedbi storitev;</p> <ul style="list-style-type: none"> - z večjo komercializacijo se zagotovijo višji prihodki iz vozovnic in posledično manjši pritisk na javne subvencije oz. sofinanciranje GJS MLPP iz proračuna. 	<ul style="list-style-type: none"> - zmanjševanje dostopnosti in obsega javne službe, zaradi poudarjene komercializacije; - tveganje podelitve nedovoljene državne pomoči v primeru, ko prihodki iz pobranih vozovnic ne pokrivajo stroškov izvajanja javne službe je visoko, saj je težko spremljati in nadzirati stroškovno upravičen nivo kompenzacije in izračuna primerne subvencije v fazi izvajanja pogodbe; - tveganje stečaja ali insolventnosti koncesionarja in posledično motenj v zagotavljanju javnih dobrin; - potencialno negativno dožemanje javnosti glede nevarnosti privatizacije in negativnega odnosa do zasebnih izvajalcev javnih služb; - tveganje, da se projekt izvede in prikaže kot neto model, pri čemer pa se ga v fazi izvajanja, zaradi pritiska izvajalcev na subvencije in plačila iz proračuna, <i>de facto</i> preoblikuje v bruto model in s tem povezana tveganja nezakoničnosti izvedenega javnega razpisa, spreminjanja javne pogodbe tekom njenega izvajanja, negospodarnega ravnanja, ipd..
---	---

8. MATRICA PREDVIDENE RAZDELITVE TVEGANJ MED PARTNERJA

V nadaljevanju je prikazana matrica razdelitev tveganj na projektu med javnim (koncedent) in zasebnim partnerjem (koncesionar) v ključnih identificiranih oblikah za izvajanje predmetnih storitev.

Tabela 14: Matrica predvidene razdelitve tveganj med koncedentom in koncesionarjem

Vrsta poslovnega tveganja	Opredelitev tveganja	Javnonaročniško partnerstvo		Koncesijsko partnerstvo		Javno podjetje (institucionalni <i>in-house</i>)	
		Koncedent	Koncesionar	Koncedent	Koncesionar	Koncedent	Koncesionar
tveganje pravih vhodnih podatkov o izvajanju storitev	Koncedent bo ponudnikom v fazi izvedbe javnega razpisa dal na voljo vse razpoložljive podatke, s katerimi razpolaga glede izvajanja storitev v preteklih letih in bo ponudnike tudi ustrezno opozoril na morebitne napake ali pomanjkljivosti v zbranih podatkih. Ponudnikom bo omogočeno, da preverijo predane podatke. V primeru napak koncedent nosi tveganje pravilnosti svoje odločitve in ustreznosti ocene, predvsem sprejemljivosti prejetih ponudb.	✓	✓	✓	✓	✓	✓
tveganje pravilne opredelitve potreb	Koncedent bo v objavi javnega razpisa opredelil nabor linij, za katere meni, da so primerne in ekonomsko upravičene za izvedbo v okviru realizacije tega projekta. V fazi izvedbe javnega razpisa bo med koncedentom in potencialnimi ponudniki opravljena izmenjava mnenj glede linij. Ponudniki z	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	<p>oddanimi končnimi ponudbami prevzemajo tveganje pravilnosti vhodnih podatkov in podatkov, podanih v ponudbah. Koncedent lahko navedeno tveganje omeji s tem, da v okviru strokovnega dialoga s potencialnimi ponudniki opravi izmenjavo mnenj, podatkov in ocen ter dobljene rezultate upošteva pri opredelitvi standarda zagotavljanja storitev. V koncesijskem modelu je tveganje, da v primeru visokega standarda dostopnosti in kvalitete, ki ne bo ekonomsko vzdržen, ne bo koncedent prejel nobene ponudbe za posamezen sklop.</p>						
<p>tveganje pravilnosti cost-benefit analize</p>	<p>Vsak izmed partnerjev nosi tveganje priprave lastne <i>cost-benefit</i> analize. Kvaliteta <i>cost-benefit</i> analize temelji na kvaliteti vhodnih podatkov. Naloga koncedenta je, da pripravi čim bolj objektivno in celovito <i>cost-benefit</i> analizo in jo po potrebi v fazi dialoga novelira na spremenjene vhodne podatke.</p>	✓	✓	✓	✓	✓	✓

tveganje ekonomske vzdržnosti projekta	<p>Navedeno tveganje prevzema koncesionar, v okviru tveganja oddane končne pisne ponudbe, pri čemer ima koncedent na voljo, da resnost končnih ponudb tudi ustrezno zavaruje z ustreznimi finančnimi zavarovanji za resnost ponudb in nato za dobro in pravočasno izvedbo pogodbenih obveznosti. V delu navedeno tveganje prevzema tudi koncedent v primeru, kjer se izvajanje storitev financira z nadomestili iz javnih sredstev.</p>	✓	✓		✓		✓
politično tveganje	<p>Tveganja, ki so povezana s splošno politično situacijo v državi, s spremembo davčne politike, z varnostim stanjem države, tveganja glede sprejemanja političnih odločitev, ki se vežejo na vprašanja privatizacije, liberalizacije, ali spremembe načina izvajanja javne službe in pdb. so izven sfere vpliva koncesionarja, zato jih v celoti prevzema koncedent.</p>	✓		✓		✓	
tveganje nasprotovanja javnosti projektu	<p>Navedeno tveganje v vseh fazah projektnega cikla nosita oba partnerja, še posebej koncedent, ki</p>	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	bo moral potnikom in javnosti na transparenten način predstaviti vsebino končne pogodbe in zaveze obeh partnerjev, ki iz projekta izhajajo ter koristi, ki jih izvedba projekta prinaša. Za ta namen bo moralo biti obveščanje potnikov in javnosti kontinuirano skozi celotno obdobje trajanja pogodbe.						
tveganje identifikacije tehničnih in tehnoloških rešitev in morebitnih variant	Navedeno tveganje nosijo v primeru izvedbe v obliki koncesijskega partnerstva ponudniki in tudi koncedent, ki so odgovorni za tehnične in tehnološke rešitve, na podlagi katerih se bo izvajala storitev. Navedeno tveganje lahko koncedent v okviru javnega razpisa opredeli tudi kot merilo na način, da nagradi tehnološko učinkovitejše ali okoljsko naprednejše rešitve.	✓	✓		✓		✓
tveganje izbora optimalne rešitve oz. variante	Koncedent bo predlagane rešitve ponudnikov ocenil z vidika sprejemljivosti in dopustnosti in jih na ta način potrdil ali zavrnil. V primeru dopuščenih več različnih variant ali različnih rešitev je izbor končne	✓	✓		✓		✓

	ponujene rešitve prepuščen ponudnikom.						
tveganje izbora pravilne tehnologije	Za ponujeno tehnično rešitev in izbor pravilne tehnologije (avtobusi na fosilna goriva, avtobusi na alternativne vire goriv, velikost avtobusov ...) prevzemata odgovornost koncedent in ponudnik. Naloga ponudnika je, da v drugi fazi izvedbe javnega razpisa (konkurenčni dialog) koncedenta pisno opozori na morebitne napake ali nedoslednosti in predlaga ustrežnejše rešitve. Koncedent lahko ponudnike/koncesionarje vzpodbudi k npr. izboru okoljsko manj obremenjujočih vozil preko pogojev (obveznost koncesionarja za najem električnih avtobusov, ki so v lasti koncedenta) ali meril za oceno končnih ponudb ali pa preko sistema bonusov in malusov v fazi plačil.	✓	✓	✓	✓	✓	✓
tveganje pridobitve potrebnih dovoljenj	Koncesionar prevzema odgovornost za pridobitev oz. posedovanje ustreznih dovoljenj za izvajanje predmetne storitve.		✓		✓		✓

tveganje opredelitve standarda kakovosti	Tveganje opredelitve standarda kakovosti (vozna sredstva, točnost, zanesljivost ...) in na standard kakovosti vezanega sistema malusov/bonusov prevzema koncedent.	✓		✓		✓	
tveganje opredelitve standarda dostopnosti	Tveganje opredelitve standarda dostopnosti (režimi, ponudba, vozni red, etc.) in na standard dostopnosti vezanega sistema malusov/bonusov prevzema koncedent. V primeru koncesijskega modela, se navedeno tveganje lahko deli s koncesionarjem, še posebej v primeru komercialno zelo rentabilnih linij z visoko stopnjo zasedenosti.	✓		✓	✓	✓	
tveganje zagotavljanja storitev oz. tveganje razpoložljivosti (operativno tveganje)	Tveganje izvajanja storitev prevzema koncesionar, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih dodatnih zahtev koncedenta po podpisu pogodbe. Izvedba dogovorjenih storitev v dogovorjenem standardu kakovosti in dostopnosti je v celoti obveznost koncesionarja. V kolikor koncesionar ne dosega dogovorjenega standarda, se slednje upošteva pri plačilih za		✓		✓		✓

	<p>izvedene storitve. Pri tem je koncedent bolj fleksibilen v javnonaročniškem modelu JZP, kjer lažje spreminja linije in glede na kalkulativne elemente iz ponudbe prilagaja plačila koncesionarju glede na dejansko opravljene storitve (eur/km). V koncesijskem modelu je navedeno praktično neizvedljivo, saj vsaka sprememba lahko vpliva na ekonomsko ravnotežje koncesije in prevzeta tveganja.</p>						
<p>tveganje povpraševanja</p>	<p>Tveganje glede dejanskega povpraševanja po storitvah, ki so predmet pogodbe nosi v primeru javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva v pretežnem delu koncedent v primeru koncesijskega partnerstva pa tveganje v pretežnem delu nosi koncesionar. Zgolj v primeru, da bi koncesionar v celoti financiral izvajanje GJS MLPP iz prihodkov na trgu (brez nadomestila za izvajanje storitve s strani koncedenta), bi koncesionar prevzemal tveganje povpraševanja v celoti. Navedeno</p>	✓		✓	✓	✓	

	<p>tveganje je ključno za pravilen izbor modela in posledično pravilno izbiro postopka po katerem bo izbran izvajalec GJS MLPP. V kolikor izvajalec navedenega tveganja ne prevzema v pretežnem delu in njegovo potencialno »izgubo« zaradi nedoseganja planiranih prihodkov iz prodanih vozovnic na kakršenkoli način kompenzira koncedent, potem ne moramo govoriti o koncesijskem (neto) modelu, ampak o javnonaročniškem (brutu) modelu JZP. Navedeno tveganje je v pomembnem delu vezano na spreminjanje potovalnih navad potnikov in standard kvalitete in dostopnosti GJS MLPP.</p>						
tveganje zamude	<p>Koncesionar prevzema popolno odgovornost za izvajanje storitev in doseganje dogovorjenega standarda kvalitete.</p>		✓		✓		✓
tveganje višjih stroškov izvajanja storitev	<p>Navedeno tveganje je deljeno in ga pogojuje zlasti predvidena vezava spremembe cen v skladu s pravili, ki urejajo načine valorizacije denarnih</p>	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	<p>obveznosti, ki jih v večletnih pogodbah dogovarjajo pravne osebe javnega sektorja. Tukaj velja izpostaviti tveganje spremembe cene energentov in delovne sile. Medtem ko je za avtobuse na fosilna goriva predvideno, da gorivo zagotavlja koncesionar, je za električne avtobuse predvideno, da električno energijo za avtobuse zagotavlja koncedent.</p>						
<p>tveganje kvalitete izvedbe storitev</p>	<p>Navedeno tveganje v celoti nosi koncesionar, pri čemer se s pogodbo opredelijo načini sankcioniranja koncesionarja, ki ne dosega dogovorjenega standarda kvalitete izvedenih ukrepov in storitev (npr. pogodbene kazni, finančna zavarovanja, model financiranja <i>no service - no payment</i>, ipd.). Navedeno tveganje je pri koncesijskem modelu bolj izrazito na strani koncesionarja, saj lahko vpliva na zasedenost linij in višino prihodkov iz prodanih vozovnic.</p>	✓		✓	✓	✓	✓

<p>tveganje financiranja izvajanja storitev</p>	<p>Sredstva za zagotavljanje storitev v primeru javno-naročniškega modela JZP in v primeru izvajanja v obliki javnega podjetja zagotavlja koncedent. V primeru koncesijskega modela se storitve pretežno financirajo s plačili končnih uporabnikov (potnikov), pri čemer pa je to v nasprotju s ključnim ciljem, ki ga zasleduje MO Kranj (brezplačna storitev za potnike).</p>	✓		✓	✓	✓	
<p>tveganje zagotovitve potrebnih sredstev (voznega parka in opreme) za izvedbo storitev</p>	<p>Navedeno tveganje nosi koncesionar, ki je odgovoren za zagotovitev ustreznega voznega parka (četudi vozila najema od koncedenta), objektov opreme in delovne sile za zagotavljanje javne službe.</p>		✓		✓	✓	✓
<p>tveganje spreminjanja standarda dostopnosti GJS MLPP</p>	<p>Navedeno tveganje v primeru javnonaročniškega modela JZP nosi koncedent, ki lahko pregledno in po vnaprej opredeljenih kriterijih in pravilih, glede na lastne analize, enostransko prilagaja standard dostopnosti. V koncesijskem modelu je navedeno tveganje v pretežnem delu vezano na koncesionarja, pri</p>	✓		✓	✓	✓	✓

	čemer so nedopustne vse spremembe, ki bi porušile ekonomsko ravnovesje koncesije.						
tveganje zagotavljanja primernega osebja	Tveganje v celoti prevzema koncesionar. V okviru izvajanja prevzetih obveznosti s pogodbo mora koncesionar zagotavljati, da ves čas izvajanja koncesije razpolaga z ustreznimi kadri, ki imajo potrebno znanje in izkušnje za opravljanje nalog koncesije.		✓		✓	✓	✓
tveganje nadzora	Navedeno tveganje prevzema v celoti koncedent, ki mora v vseh primerih oz. oblikah tudi vzpostaviti ustrezen sistem za nadzor (IKT rešitve, metodologija nadzovanja točnosti ...). V primeru javnonaročniškega modela JZP je nadzor najbolj enostaven in ga je smiselno vezati na plačila koncesionarju, medtem ko je pri koncesijskem modelu bolj zahteven, še posebej z vidika oblikovanja morebitnih sodil vezane na sistem kompenzacij v povezavi z višino prihodkov ustvarjenih iz prodanih vozovnic.	✓		✓		✓	

tveganje zavarovanja voznega parka, odgovornosti in opreme	<p>Navedeno tveganje v vseh primerih oz. oblikah prevzema koncesionar.</p>		✓		✓		✓
tveganje rentabilnosti izvajanja GJS MLPP	<p>Navedeno tveganje v javnonaročniškem modelu JZP in <i>in-house</i> modelu nosi koncedent, v koncesijskem modelu pa koncesionar. V zvezi s tem so še posebej pri koncesijskem modelu ključne določbe koncesijske pogodbe, ki opredeljujejo morebitne zaveze koncedenta glede plačil iz proračuna in način njihovega oblikovanja ter usklajevanja.</p>	✓		✓	✓	✓	✓
tveganje višje sile	<p>Višja sila so izredne nepremagljive in nepredvidljive okoliščine, ki nastopijo po sklenitvi te pogodbe in so zunaj volje ali sfere pogodbenih strank. Koncesionar mora v okviru objektivnih možnosti opravljati koncesijo tudi ob nepredvidljivih okoliščinah, nastalih zaradi višje sile. V teh primerih ima koncesionar, ob dokazanih razlogih, pravico zahtevati</p>	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	od koncedenta povračilo stroškov, ki so nastali zaradi opravljanja koncesije v nepredvidljivih okoliščinah, ki so posledica višje sile. Navedeno tveganje je skladno z načelom uravnoteženosti razmerij javno-zasebnih partnerstev razdeljeno med oba partnerja.						
tveganje finančne sposobnosti koncesionarja	Tveganje finančne sposobnosti koncesionarja nosi koncedent, saj bo s pogodbo nanj prenesel tveganje realizacije projekta, od česar je odvisna uspešnost realizacije projekta. V primeru zmanjšane finančne sposobnosti koncesionarja bi lahko bila ogrožena realizacija celotnega projekta in cilji, ki jih s projektom zasleduje koncedent. Navedeno tveganje bo koncedent lahko omejil z oblikovanjem pogojev za priznanje finančne sposobnosti ponudnikov v fazi javnega razpisa.	✓		✓		✓	
tveganje predčasnega prenehanja pogodbe	Navedeno tveganje nosita oba partnerja, pri čemer je razdelitev tveganja odvisna od vzroka predčasnega prenehanja in odgovornosti partnerjev. Navedeno	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	tveganje bo posebej in podrobno opredeljeno s pogodbo.						
tveganje podaljšanja pogodbe	Pogoje, način in dopustnost podaljšanja pogodbenega razmerja opredeljuje veljavna zakonodaja in bodo podrobneje opredeljeni s pogodbo.	✓	✓	✓	✓	✓	✓

9. OPREDELITEV VRSTE PROJEKTA IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

9.1. VRSTA PROJEKTA

Z investicijo »Izvajanje lokalne gospodarske javne službe mestnih linijskih prevozov potnikov v MO Kranj« želi investitor zagotoviti nadaljnje nemoteno izvajanje gospodarske javne službe urejanja prometa. Z investicijo za izvajanje javne službe bi se ohranjala oz. povečala kakovost opravljenih storitev javnega mestnega prevoza.

Skladno z veljavnim Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu⁷⁵ se izvajanje lokalne GJS MLPP v MO Kranj zagotavlja s podelitvijo koncesije na podlagi tega odloka in s sklenitvijo koncesijske pogodbe.

Koncesija se izvaja na avtobusnih linijah na območju MO Kranj v skladu s Sklepom o določitvi obveznih linij in voznega reda.⁷⁶ Način oblikovanja in spreminjanja avtobusnih linij se podrobneje opredeli s koncesijsko pogodbo.

Z izvedbo predmetne investicije se bo zagotovila kontinuiteta ter nadgradnja izvajanja javnih mestnih prevozov v MO Kranj.

9.2. OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

Ocena vrednosti predmetne investicije temelji na trenutnih prodajnih cenah. V primeru ustanovitve javnega podjetja je skupna vrednost investicije ocenjena na 7.046.000 EUR brez DDV oziroma 8.596.120 EUR z DDV.

⁷⁵ Odlok o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 47/2013, spremenjen z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka o organizaciji in načinu izvajanja gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu, Uradni list RS, št. 86/2016.

⁷⁶ Sklep o določitvi obveznih linij in voznega reda, Uradni list RS, št. 10/2014.

V finančni analizi smo predvideli, da bo investicija obsegala sledeče postavke:

- **investicijska dokumentacija v skupnem znesku 14.000 EUR brez DDV**
- **nakup 8 električnih avtobusov v skupnem znesku 3.912.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu predpostavili ceno posameznega avtobusa v višini 489.000 EUR brez DDV.
- **nakup 7 avtobusov z motorji na notranje izgorevanje v skupnem znesku 1.540.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu predpostavili ceno posameznega avtobusa v višini 220.000 EUR brez DDV. Na tem mestu velja poudariti, da ima MO Kranj namen srednjeročno v celoti elektrificirati avtobusni vozni park, vendar pa smo za potrebe izračuna trenutne višine stroškov izvajanja storitev mestnega prometa upoštevali trenutno stanje avtobusnega voznega parka. V kolikor se bo struktura avtobusnega voznega parka iz razloga popolne elektrifikacije tekom trajanja koncesije spremenila, bi to znalo vplivati na takratno višino stroškov izvajanja storitev mestnega prometa, pri čemer bo slednje moralo biti ugotovljeno v novi investicijski dokumentaciji.
- **nakup poslovnih prostorov v skupnem znesku 300.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu za poslovne prostore predpostavili 150 m² površin po nakupni ceni 2.000 EUR brez DDV/m² oziroma skupaj 300.000 EUR brez DDV,
- **nakup parkirnih prostorov in garaže v skupnem znesku 1.080.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu za:
 - parkirne površine predpostavili 900 m² površin po nakupni ceni 200 EUR brez DDV/m² oziroma skupaj 180.000 EUR brez DDV,
 - garažo predpostavili 900 m² površin po nakupni ceni 1.000 EUR brez DDV/m² oziroma skupaj 900.000 EUR brez DDV.

V spodnji tabeli je prikazana ocena vrednosti celotne investicije po stalnih cenah april 2023, z primer ustanovitve javnega podjetja. Ker je predvidena dinamika investiranja krajša od enega leta, je investicija prikazana le v stalnih cenah. Vsi stroški, prikazani v spodnji tabeli, vključujejo tudi prikaz 22 % DDV.

Tabela 15: Ocenjena vrednost investicije v primeru ustanovitve javnega podjetja v stalnih cenah v EUR, april 2023

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. VLOŽEK OBČINE	3.926.000	863.720	4.789.720
Investicijska dokumentacija	14.000	3.080	17.080
Električni avtobusi	3.912.000	860.640	4.772.640
II. VLOŽEK JAVNEGA PODJETJA	3.120.000	686.400	3.806.400
Poslovni prostori	300.000	66.000	366.000
Garaža	900.000	198.000	1.098.000
Parkirni prostori	180.000	39.600	219.600
Avtobusi	1.540.000	338.800	1.878.800
Vzpostavitev vozovničnega sistema	200.000	44.000	244.000
SKUPAJ	7.046.000	1.550.120	8.596.120

Ob tem je potrebno poudariti, da je dejanski strošek investicije odvisen od tega, ali je ta izvedena v okviru ustanovitve javnega podjetja ali z javno-zasebnim partnerstvom. V primeru javno-zasebnega partnerstva smo upoštevali izkoriščenost sredstev s strani zasebnega partnerja skladno s Koeficientom prihodkovne učinkovitosti sredstev (v nadaljevanju KPUS), ki ga družbe na področju avtoprevoznitva dosegajo v preteklih letih. KPUS kaže delež čistih prihodkov, ki jih družba doseže na 1 enoto sredstev. Na področju avtoprevoznitva znaša za obdobje 2017-2019 (pred korono) KPUS 80 % in smo ga upoštevali v finančni analizi. Posledica omenjenega kazalnika je, da lahko zasebni partner doseže isto višino prihodkov kot javno podjetje, z manjšimi sredstvi ter s posledično nižjim stroškom investicije.

Tabela 16: Ocenjena vrednost investicije v primeru javno-zasebnega partnerstva v stalnih cenah v EUR, april 2023

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. VLOŽEK JAVNEGA PARTNERJA	3.926.000	863.720	4.789.720
Investicijska dokumentacija	14.000	3.080	17.080
Električni avtobusi	3.912.000	860.640	4.772.640
II. VLOŽEK ZASEBNEGA PARTNERJA	2.084.613	458.615	2.543.228
Poslovni prostori	74.920	16.482	91.403
Garaža	224.761	49.447	274.208
Parkirni prostori	44.932	9.885	54.817
Avtobusi	1.540.000	338.800	1.878.800
Vzpostavitev vozovničnega sistema	200.000	44.000	244.000
SKUPAJ	6.010.613	1.322.335	7.332.948

Dejanska višina investicije in vpliv izkoriščenosti infrastrukture so tako podrobno prikazani in opisani v finančni analizi vsake izmed obravnavanih variant.

9.3. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE PROJEKTA

V spodnji tabeli je prikazan časovni načrt izvedbe investicije, kot je predvidena v varianti B – izvedba investicije s podelitvijo koncesije, glede na razpoložljive podatke v času priprave te investicijske dokumentacije. Izvedba investicije sestoji iz investicije v osnovna sredstva ter izvajanja storitve opravljanja mestnega in šolskega prevoza.

Tabela 17: Časovni načrt izvedbe investicije

Korak	Aktivnost	Izvajalec	Okviren čas izvedbe
1.	Priprava javnega poziva promotorjem, da se preveri interes na strani potencialnih zasebnih partnerjev za realizacijo projekta	Koncedent	oktober 2022
2.	Priprava strokovnih podlag za pripravo gradiva za obravnavo na mestnem svetu - Testa javno-zasebnega partnerstva v skladu z ZJZP in Študije upravičenosti podelitve koncesije po 25. členu ZNKP	Koncedent	maj 2023
3.	Priprava gradiva za Svet Mestne občine Kranj (v nadaljevanju: Svet MOV), v okviru katerega se pripravi predlog akta o javno-zasebnem partnerstvu	Koncedent	maj 2023
4.	Sprejem akta o javno-zasebnem partnerstvu na mestnem svetu	Svet MOV	maj 2023
5.	Objava javnega razpisa po postopku konkurenčnega dialoga	Koncedent	junij 2023
6.	Izdaja akta izbire	Koncedent	avgust 2023
7.	Sklenitev koncesijske pogodbe	Koncedent, izbrani koncesionar	avgust 2023
8.	Izvajanje javne službe	Partnerja	1. september 2023

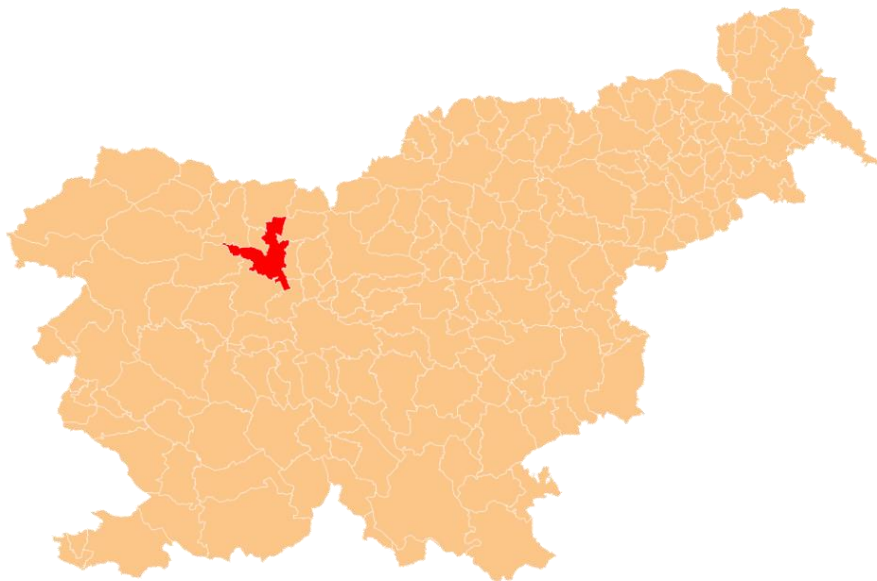
9.4. OPIS LOKACIJE

9.4.1. Makrolokacija

MO Kranj je del gorenjske statistične regije. Meri 151 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 39. mesto.⁷⁷

Naselja v MO Kranj so naslednja: Babni Vrt, Bobovek, Breg ob Savi, Britof, Čadovlje, Čepulje, Golnik, Goriče, Hrastje, Ilovka, Jama, Jamnik, Javornik, Kokrica, Kranj, Lavtarski Vrh, Letenice, Mavčiče, Meja, Mlaka pri Kranju, Nemilje, Njivica, Orehovlje, Pangršica, Planica, Podblica, Podreča, Povlje, Praše, Predoslje, Pševo, Rakovica, Spodnja Besnica, Spodnje Bitnje, Srakovlje, Srednja vas - Goriče, Srednje Bitnje, Suha pri Predosljah, Sveti Jošt nad Kranjem, Šutna, Tatinec, Tenetiše, Trstenik, Zabukovje, Zalog, Zgornja Besnica, Zgornje Bitnje, Žabnica ter Žablje.⁷⁸

Slika 4: Lega MO Kranj



Spletni vir: Wikipedia.⁷⁹

⁷⁷ Spletni vir: <<https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/72>>, 30. 3. 2023.

⁷⁸ Spletni vir: <<https://www.kranj.si/o-kranju/kranj-na-kratko>>, 30. 3. 2023.

⁷⁹ Spletni vir:

<https://sl.wikipedia.org/wiki/Mestna_ob%C4%8Dina_Kranj#/media/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Kranj.svg>, 30. 3. 2023.

9.4.2. Mikrolokacija

Predmetna investicija obsega območje celotne MO Kranj. Obseg javne službe oz. linije so bile podrobneje predstavljen že v predhodnih poglavjih tega dokumenta.

9.5. VARSTVO OKOLJA

Z izvajanjem dejavnosti gospodarske javne službe bo zagotovljeno izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu v MO Kranj.

Promet omogoča gospodarski razvoj, veliko svobodo gibanja in deluje kot povezovalac prostora. Z njegovim naraščanjem pa se prometni sektor vedno bolj povezuje z okoljskimi problemi. Promet je postal najpomembnejši vir škodljivih emisij ter tako prevladujoč dejavnik onesnaževanja okolja. Najpomembnejši oz. najbolj raznoliki so vplivi na kvaliteto zraka, saj promet z emisijami pomembno prispeva k onesnaževanju lokalnega ozračja in podnebnim spremembam. Hkrati pa je vpliv na kakovost zraka najbolj nepredvidljiv in ni mogoče z gotovostjo napovedati nadaljnjega razvoja dogodkov. Prometni sektor je seveda odgovoren tudi za druge negativne učinke: narašča hrup, izguba biotske pestrosti, onesnaževanje voda, prsti... Ljudje močno občutijo tudi posledice vpliva prometa na socialne in gospodarske dejavnike. Zaradi tega se pojavljajo zahteve po trajnostnem razvoju prometa, ki bi omogočal nemoten nadaljnji razvoj ter bil hkrati prijazen do okolja, saj se drugače lahko pričakuje socialno — ekonomski ali okoljski zlom. Tukaj je najpomembnejše učinkovito izvajanje prometnih politik.

Predmetna investicija zasleduje omenjene zahteve po trajnostnem razvoju prometa, ki bi imel pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic. Z izvedbo investicije se pričakuje manjša obremenitev okolja, zlasti še ob realizaciji prehoda na nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočanje trajnostne mobilnosti, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

9.6. KADROVSKO - ORGANIZACIJSKA SHEMA

Koncesionar, ki bo zagotovil kadrovske kapacitete, bo izbran v postopku javnega razpisa za sklenitev koncesijske pogodbe.

Na strani koncedenta bo treba zagotoviti osebo, ki bo spremljala izvajanje storitev, vendar nove oz. dodatne zaposlitve niso predvidene. Koncedent bo potrebne kadre zagotovil znotraj obstoječe kadrovske strukture ter določil osebe, odgovorne za izvedbo javnega razpisa, za spremljanje izvajanja koncesijske pogodbe, učinkov in evalvacije projekta ter nadzor nad koncesionarjem.

9.7. VIRI FINANCIRANJA

Ne glede na izbrano varianto, bo MO Kranj financirala nakup 8 električnih avtobusov v višini 3.912.000 EUR brez DDV.

Izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza potnikov v Mestni občini Kranj se bo ravno tako delno financiralo iz proračuna MO Kranj. Pri tem je višina letnega plačila odvisna od izbrane variante:

- v primeru variante B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja z neposredno podelitvijo koncesije (t. im. institucionalni *in-house*), znaša letno financiranje iz proračuna MO Kranj 1.310.000 EUR brez DDV oziroma 1.434.450 EUR z DDV, od tega:
 - o 1.379.700 EUR z DDV za izvajanje storitev mestnega potniškega prometa oziroma 1,61 EUR z DDV/km,
 - o 54.750 EUR z DDV za storitve prevozov Kranvaja.
- v primeru variante C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model) znaša letno financiranje iz proračuna MO Kranj 1.180.000 EUR brez DDV oziroma 1.292.100 EUR z DDV, od tega:
 - o 1.237.350 EUR z DDV za izvajanje storitev mestnega potniškega prometa oziroma 1,44 EUR z DDV/km,
 - o 54.750 EUR z DDV za storitve prevozov Kranvaja.

10. FINANČNA ANALIZA VARIANTE B: IZVEDBA INVESTICIJE Z USTANOVITVIJO JAVNEGA PODJETJA

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki z vidika ustanovitve javnega podjetja, ki prikazujejo oceno koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

Analizirani so bili naslednji kazalniki učinkovitosti:

- Doba vračanja investicijskih sredstev. Doba vračanja investicijskih sredstev pomeni število let, ki so potrebna, da se z neto denarnimi tokovi pokrije vse stroške investicije.
- Neto sedanja vrednost (NSV ali NPV). Neto sedanja vrednost je razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov oziroma koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov projekta oziroma vsota vseh koristi, izračunana za čas ekonomske dobe projekta, ki je v konkretnem primeru ocenjena na 10 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane obrestne mere oz. diskontne stopnje reducira na začetni trenutek in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD ali IRR). Interna stopnja donosa pomeni tisto diskontno stopnjo, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič oziroma pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. ISD se uporablja kot investicijski kriterij, tako da se jo primerja z individualno diskontno stopnjo.
- Relativna neto sedanja vrednost. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov.
- Količnik relativne koristnosti (KRK). KRK predstavlja razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo vseh stroškov projekta.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta znaša 10 let, pri čemer bo investicija izvedena v letu 2023, v nadaljnjih 10 letih pa bo javno podjetje upravljalo z investicijo. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Možno bi bilo tudi krajše obdobje izvajanja storitev mestnih prevozov, na primer 8 let, vendar pa bi v tem primeru bil znesek nadomestila za izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza potnikov v Mestni občini Kranj višji, saj je obdobje, v katerem mora izvajalec povrniti svojo investicijo, krajši. Posledično smo v finančni analizi upoštevali 10 letno obdobje upravljanja.

Pri analizi finančnih učinkov ustanovitve javnega podjetja smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

V spodnji tabeli je prikazana ocena vrednosti celotne investicije po stalnih cenah april 2023. Ker je predvidena dinamika investiranja krajša od enega leta, je investicija prikazana le v stalnih cenah. Vsi stroški, prikazani v spodnji tabeli, vključujejo tudi prikaz 22 % DDV.

Tabela 18: Ocenjena vrednost investicije v primeru ustanovitve javnega podjetja v stalnih cenah v EUR, april 2023

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. VLOŽEK OBČINE	3.926.000	863.720	4.789.720
Investicijska dokumentacija	14.000	3.080	17.080
Električni avtobusi	3.912.000	860.640	4.772.640
II. VLOŽEK JAVNEGA PODJETJA	3.120.000	686.400	3.806.400
Poslovni prostori	300.000	66.000	366.000
Garaža	900.000	198.000	1.098.000
Parkirni prostori	180.000	39.600	219.600
Avtobusi	1.540.000	338.800	1.878.800
Vzpostavitev vozovničnega sistema	200.000	44.000	244.000
SKUPAJ	7.046.000	1.550.120	8.596.120

10.1. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PODJETJA

10.1.1. Investicija

Strošek investicije nakupa avtobusov za mestni prevoz, poslovnih prostorov, parkirnih prostorov ter garaže je ocenjen na 2.220.000 EUR brez DDV. Predvideli smo, da bo investicija z vidika javnega podjetja obsegala:

- **nakup 7 avtobusov z motorji na notranje izgorevanje v skupnem znesku 1.540.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu predpostavili ceno posameznega avtobusa v višini 220.000 EUR brez DDV.
- **nakup poslovnih prostorov v skupnem znesku 100.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu za poslovne prostore predpostavili 150 m² površin po nakupni ceni 2.000 EUR brez DDV/m² oziroma skupaj 300.000 EUR brez DDV,
- **nakup parkirnih prostorov in garaže v skupnem znesku 1.080.000 EUR brez DDV**, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu za:
 - parkirne površine predpostavili 900 m² površin po nakupni ceni 200 EUR brez DDV/m² oziroma skupaj 180.000 EUR brez DDV,
 - garažo predpostavili 900 m² površin po nakupni ceni 1.000 EUR brez DDV/m² oziroma skupaj 900.000 EUR brez DDV.
- **vzpostavitev vozovničnega sistema v skupnem znesku 200.000 EUR brez DDV.**

Tabela 19: Ocena vlaganj z vidika javnega podjetja v EUR v stalnih cenah april 2023

II. VLOŽEK JAVNEGA PODJETJA	3.120.000	686.400	3.806.400
Poslovni prostori	300.000	66.000	366.000
Garaža	900.000	198.000	1.098.000
Parkirni prostori	180.000	39.600	219.600
Avtobusi	1.540.000	338.800	1.878.800
Vzpostavitev vozovničnega sistema	200.000	44.000	244.000

V primeru ustanovitve javnega podjetja, je le-to upravičeno do odbitka DDV, zato smo v finančni analizi upoštevali vrednosti brez DDV.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

10.1.2. Operativni denarni tok projekta

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 10 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo septembra 2023, zaradi česar je del operativnega denarnega toka, za zadnje štiri mesece, že viden v letu 2023. Konec koncesije bo avgusta 2033, tako je v zadnjem letu razviden del operativnega denarnega toka, za prvih osem mesecev.

PRIHODKI

Prihodki javnega podjetja bodo ustvarjeni z izvajanjem storitev mestnega prevoza.

Prihodki so predpostavljeni v znesku, ki omogoča javnemu podjetju doseganje pozitivne neto sedanje vrednosti in interne stopnje donosa 6,94 % in je primerljiva z interno stopnjo donosa koncesionarja v primeru koncesije. Tako smo upoštevali celotne prihodke v višini 1.640.000 EUR na leto.

ODHODKI

Med odhodki javnega podjetja, v skupnem znesku 1.405.440 EUR, smo upoštevali strošek najema električnih avtobusov, strošek zaposlenih, strošek goriva, strošek elektrike, zavarovanja, tehničnih pregledov, registracije avtobusov ter strošek amortizacije.

Kot že povedano v poglavju o investiciji, bo javno podjetje prevzelo v najem od MO Kranj 8 električnih avtobusov, za katere bo plačevalo letno najemnino 4.500 EUR brez DDV za 1 avtobus na mesec oziroma 432.000 EUR brez DDV za vseh 8 avtobusov. Izračun najemnine temelji na letnem obračunu amortizacije v višini 15 % ter upoštevanju tržnega preostanka električnih avtobusov v 7 letu njihove uporabe. Višina mesečne najemnine temelji na izračunih potrebne najemnine, da si MO Kranj v 7 letih povrne vložek v nakup avtobusov.

Letni strošek zaposlenih smo ocenili v skupni vrednosti 610.560 EUR na leto in temelji na povprečni bruto bruto plači voznikov avtobusov, administracije in mehanikov v Sloveniji. Pri tem smo upoštevali:

- za voznika avtobusa mesečni bruto bruto strošek plač v znesku 1.686 EUR, letni regres v višini 2.000 EUR ter skupno 21 voznikov avtobusov,

- za administrativno osebje smo upoštevali mesečni bruto bruto strošek plač v znesku 1.910 EUR, letni regres v višini 2.000 EUR ter skupno 3 administrativne osebe,
- za mehanika smo upoštevali mesečni bruto bruto strošek plače v znesku 1.748 EUR, letni regres v višini 2.000 EUR ter skupno 3 mehanike.

Javno podjetje potrebuje minimalno 18 voznikov za opravljanje mestnega prevoza ter 1 voznika za opravljanje prevoza Kranvaja, upoštevajoč število avtobusov, vozne rede, zakonsko določene obvezne počitke in maksimalne delovnike voznikov avtobusov. Vendar pa omenjeno število 19 voznikov ne vključuje tudi dodatnih nadomestnih voznikov, ki morajo biti na voljo zaradi odsotnosti zaposlenih zaradi bolniških stažev in dopustov. Zato smo predpostavili, da javno podjetje potrebuje dodatna 2 voznika, ki lahko vozita, kadar so redni vozniki odsotni, torej skupno 21 voznikov.

V administraciji smo predpostavili zaposlitev 3 oseb, ki skrbijo za računovodstvo, administracijo, morebitne pritožbe in siceršnje tekoče izvajanje in delovanje mestnega prometa.

Prav tako pa javno podjetje potrebujejo 3 mehanike in vzdrževalce, ki skrbijo za redno servisiranje vozil, odpravljanje mehanskih okvar ter siceršnje tehnično pripravljenost avtobusov.

Strošek goriva v skupni vrednosti 105.944 EUR na leto, pri čemer smo upoštevali:

- cena goriva brez DDV 1,35 EUR/liter;
- porabo 18,27 litrov/100 km, kot je razvidno iz Poročila o Izvajanju izbirne GJS MLPP v MO Kranj;
- skupaj je bilo v mestnem prometu v letu 2022 opravljenih 859.082 km poti. V finančni analizi smo predvideli, da bo polovica poti oziroma 429.541 km opravljena s 7 avtobusi na notranje izgorevanje, preostala polovica poti pa bo prevožena z 8 električnimi avtobusi.

Strošek elektrike v skupni vrednosti 54.036 EUR na leto, pri čemer smo upoštevali:

- cena elektrike brez DDV 0,17 EUR/kWh, kakor je bila dosežena na polnilnici Huje v februarju 2023.
- porabo 74 kWh/100 km, kot je razvidno iz tehničnega poročila za kupljene električne avtobuse;
- skupaj je bilo v mestnem prometu v letu 2022 opravljenih 859.082 km poti. V finančni analizi smo predvideli, da bo polovica poti oziroma 429.541 km opravljena s 7 avtobusi na notranje izgorevanje, preostala polovica poti pa bo prevožena z 8 električnimi avtobusi.

Strošek zavarovanja, tehničnih pregledov in registracije 36.000 EUR na leto pri čemer smo za vozila M3 upoštevali 15 zavarovanj v višini 2.000 EUR na leto ter 15 tehničnih pregledov vsakih 6 mesecev po enkratni ceni 200 EUR.

Strošek amortizacije v skupnem znesku 166.900 EUR, pri čemer smo upoštevali v deležu:

- 8,5 % za mestne avtobuse oziroma 130.900 EUR letno,
- 3 % za nepremičnine (poslovne prostore, parkirne prostore in garažo) oziroma 36.000 EUR letno.

Strošek amortizacije je računovodska kategorija in ne predstavlja dejanskega denarnega odliva, je pa pomemben zaradi zniževanja davčne osnove, od katere se obračunava davek od dohodkov pravnih oseb. Posledično smo amortizacijo po obračunu omenjenega davka vključili nazaj v prosti denarni tok javnega podjetja.

10.1.3. Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti projekta v skupnem znesku 441.000 EUR predstavlja tržno vrednost vloženih sredstev po poteku obdobja upravljanja, pri čemer smo za:

- poslovne prostore, parkirne prostore ter garažo predpostavili 3 % amortizacijsko stopnjo in preostanek vrednosti v višini 840.000 EUR v 10. letu projekta,
- avtobuse predpostavili 15 % preostanek vrednosti od neto zneska investicije, oziroma 231.000 EUR v 10. letu projekta.

10.1.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javno podjetje

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki projekta z vidika ustanovitve javnega podjetja za izvajanje storitve mestnega prevoza v MO Kranj. Kot je razvidno, ti upravičujejo izvedbo investicije, saj je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 536.850 EUR in investicijska sredstva se posledično povrnejo v 11 letih.

Tabela 20: Finančni kazalniki za javno podjetje

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	536.850 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	6,94%
Relativna neto sedanja vrednost	0,17
Količnik relativne koristnosti	1,04
Doba vračanja investicijskih sredstev	11 let

Tabela 21: Finančni denarni tok za izvajanje storitve mestnega prevoza v MO Kranj z vidika javnega podjetja, stalne cene april 2023

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Koledarska leta	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1. Investicija	-3.120.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok											
Prihodki	546.667	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.093.333
Storitev opravljanja mestnega prevoza	546.667	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.640.000	1.093.333
Odhodki	-468.480	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-1.405.440	-936.960
Najem električnih avtobusov	-144.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-288.000
Plače zaposlenih	-203.520	-610.560	-610.560	-610.560	-610.560	-610.560	-610.560	-610.560	-610.560	-610.560	-407.040
Gorivo in elektrika	-53.327	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-106.654
Zavarovanje, tehnični pregledi, registracija	-12.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-24.000
Amortizacija mestni avtobusi	-43.633	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-87.267
Amortizacija nepremičnine	-12.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-24.000
EBIT	78.187	234.560	234.560	234.560	234.560	234.560	234.560	234.560	234.560	234.560	156.373
davek od dohodkov pravnih oseb	-14.855	-44.566	-44.566	-44.566	-44.566	-44.566	-44.566	-44.566	-44.566	-44.566	-29.711
NOPAT	63.331	189.993	189.993	189.993	189.993	189.993	189.993	189.993	189.993	189.993	126.662
amortizacija nazaj	55.633	166.900	166.900	166.900	166.900	166.900	166.900	166.900	166.900	166.900	111.267
2. Operativni denarni tok	118.964	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	237.929
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.071.000
NETO DENARNI TOK	-3.001.036	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	356.893	1.308.929
Diskontirani neto denarni tok	-3.001.036	343.167	329.968	317.277	305.074	293.340	282.058	271.210	260.778	250.748	884.265
Diskontirane vrednosti koristi	602.300	1.737.404	1.670.581	1.606.328	1.544.546	1.485.140	1.428.019	1.373.095	1.320.284	1.269.504	1.537.314
Diskontirane vrednosti stroškov	3.603.336	1.394.237	1.340.613	1.289.051	1.239.472	1.191.800	1.145.961	1.101.886	1.059.506	1.018.755	653.048
Doba vračanja naložbe	-3.001.036	-2.657.869	-2.327.901	-2.010.624	-1.705.550	-1.412.210	-1.130.152	-858.943	-598.164	-347.416	536.850

10.2. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA MO KRANJ

10.2.1. Investicija

V primeru izvedbe investicije skozi ustanovitev javnega podjetja bi vložek javnega partnerja predstavljal strošek investicijske dokumentacije ter nakup 8 električnih avtobusov, kakor je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 22: Ocena vlaganj z vidika MO Kranj v EUR v stalnih cenah april 2023

I. VLOŽEK OBČINE	3.926.000	863.720	4.789.720
Investicijska dokumentacija	14.000	3.080	17.080
Električni avtobusi	3.912.000	860.640	4.772.640

Skupna investicija MO Kranj znaša 3.929.080 EUR z DDV:

- v delu investicijske dokumentacije MO Kranj ni upravičena do odbitka DDV in znaša vrednost investicije 17.080 EUR z DDV,
- v delu nakupa električnih avtobusov je MO Kranj upravičena do odbitka DDV, saj bodo ti predani v uporabo javnemu podjetju in bo DDV plačan s strani končnih uporabnikov.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

10.2.2. Operativni denarni tok projekta

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 10 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo septembra 2023, zaradi česar je del operativnega denarnega toka že viden v letu 2023.

PRIHODKI

Pri poslovanju javnega podjetja bo MO Kranj ustvarjala prihodke iz naslova najemnin za 8 električnih avtobusov. Po podatkih naročnika znaša najemnina 4.500 EUR brez DDV na avtobus na mesec oziroma 432.000 EUR brez DDV letno.

ODHODKI

Med odhodki MO Kranj smo upoštevali delež financiranja iz proračuna MO Kranj za izvajanje storitve mestnega prevoza, ki jo bo opravljalo javno podjetje. Pri tem smo upoštevali, da bo javno podjetje ustvarilo:

- prihodke iz prodaje dnevnik, mesečnih in letnih vstopnic v višini 196.000 EUR letno, kar je tudi doseženi rezultat dosedanjega koncesionarja v letu 2022⁸⁰,
- prihodke iz oglaševanja in drugih pridobljenih sredstev v višini 134.000 EUR letno, kar je tudi doseženi rezultat dosedanjega koncesionarja v letu 2022.

Letno financiranje iz proračuna MO Kranj znaša 1.310.000 EUR brez DDV oziroma 1.434.450 EUR z DDV, od tega:

- 1.379.700 EUR z DDV za izvajanje storitev mestnega potniškega prometa oziroma 1,61 EUR z DDV/km,
- 54.750 EUR z DDV za storitve prevozov Kranjvaja.

10.2.3. Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti električnih avtobusov smo ocenili na 586.800 EUR in predstavlja tržno vrednost v višini 15 % vloženih sredstev v nakup električnih avtobusov po poteku obdobja upravljanja.

10.2.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za MO Kranj

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki opravljanja storitve mestnega prevoza v MO Kranj z vidika MO Kranj v primeru ustanovitve javnega podjetja. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -11.771.837 EUR.

Tabela 23: Finančni kazalniki MO Kranj v primeru ustanovitve javnega podjetja

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-11.771.837 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-3,00
Količnik relativne koristnosti	0,25
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

⁸⁰ Letno poročilo o izvajanju gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu v Mestni občini Kranj v letu 2022. Arriva d.o.o., april 2023.

Tabela 24: Finančni denarni tok v primeru ustanovitve javnega podjetja z vidika MO Kranj, stalne cene april 2023

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Koledarska leta	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1. Investicija	-3.929.080	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok											
Prihodki	144.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	288.000
Oddaja električnih avtobusov v najem	144.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	288.000
Odhodki	-478.150	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-956.300
Storitev opravljanja mestnega prevoza	-478.150	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-1.434.450	-956.300
2. Operativni denarni tok	-334.150	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-668.300
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	586.800
NETO DENARNI TOK	-4.263.230	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-1.002.450	-81.500
Diskontirani neto denarni tok	-4.263.230	-963.894	-926.821	-891.174	-856.898	-823.941	-792.251	-761.780	-732.480	-704.308	-55.058
Diskontirane vrednosti koristi	144.000	415.385	399.408	384.046	369.275	355.073	341.416	328.284	315.658	303.517	590.984
Diskontirane vrednosti stroškov	4.407.230	1.379.279	1.326.230	1.275.221	1.226.174	1.179.013	1.133.667	1.090.064	1.048.139	1.007.826	646.042
Doba vračanja naložbe	-4.263.230	-5.227.124	-6.153.946	-7.045.120	-7.902.018	-8.725.959	-9.518.210	-10.279.990	-11.012.470	-11.716.778	-11.771.837

11. FINANČNA ANALIZA VARIANTE C: KONCESIJA STORITVE KOT JAVNO-NAROČNIŠKO JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO (»BRUTO MODEL«)

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki javno-zasebnega partnerstva, ki prikazujejo oceno finančnih koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

Analizirani so bili naslednji kazalniki učinkovitosti:

- Doba vračanja investicijskih sredstev. Doba vračanja investicijskih sredstev pomeni število let, ki so potrebna, da se z neto denarnimi tokovi pokrije vse stroške investicije.
- Neto sedanja vrednost (NSV ali NPV). Neto sedanja vrednost je razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov oziroma koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov projekta oziroma vsota vseh koristi, izračunana za čas življenjske dobe investicije, ki je v konkretnem primeru ocenjena na 10 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane obrestne mere oz. diskontne stopnje reducira na začetni trenutek in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD ali IRR). Interna stopnja donosa pomeni tisto diskontno stopnjo, pri kateri je neto sedanja vrednost enaka nič oziroma pri kateri se sedanja vrednost prilivov in sedanja vrednost odlivov izenačita. ISD se uporablja kot investicijski kriterij, tako da se jo primerja z individualno diskontno stopnjo.
- Relativna neto sedanja vrednost. Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo naložbe in sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov in pomeni primerjavo med vsoto vseh diskontiranih neto prilivov (NSV) in vsoto diskontiranih investicijskih stroškov.
- Količnik relativne koristnosti (KRK). KRK predstavlja razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo vseh stroškov projekta.

Vsi finančni izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni finančnih in ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste prihodke in odhodke, ki so posledica projekta.

Ekonomska doba projekta znaša 10 let, pri čemer bo investicija izvedena v letu 2023, v nadaljnjih 10 letih pa bo zasebni partner upravljal z investicijo. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

Pri analizi finančnih učinkov podelitve koncesije smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

V spodnji tabeli je prikazana ocena vrednosti celotne investicije po stalnih cenah april 2023. Ker je predvidena dinamika investiranja krajša od enega leta, je investicija prikazana le v stalnih cenah. Vsi stroški, prikazani v spodnji tabeli, vključujejo tudi prikaz 22 % DDV.

Tabela 25: Ocenjena vrednost investicije v primeru koncesije v stalnih cenah v EUR, april 2023

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
I. VLOŽEK JAVNEGA PARTNERJA	3.926.000	863.720	4.789.720
Investicijska dokumentacija	14.000	3.080	17.080
Električni avtobusi	3.912.000	860.640	4.772.640
II. VLOŽEK ZASEBNEGA PARTNERJA	2.084.613	458.615	2.543.228
Poslovni prostori	74.920	16.482	91.403
Garaža	224.761	49.447	274.208
Parkirni prostori	44.932	9.885	54.817
Avtobusi	1.540.000	338.800	1.878.800
Vzpostavitev vozovničnega sistema	200.000	44.000	244.000
SKUPAJ	6.010.613	1.322.335	7.332.948

11.1. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA ZASEBNEGA PARTNERJA, KI IZVAJA MESTNI POTNIŠKI PROMET

11.1.1. Investicija

Strošek investicije nakupa avtobusov za mestni prevoz, poslovnih prostorov, parkirnih prostorov ter garaže je ocenjen na 2.084.613 EUR brez DDV. Predvideli smo, da bo investicija z vidika koncesionarja obsegala:

- nakup 7 avtobusov z motorji na notranje izgorevanje v skupnem znesku 1.540.000 EUR brez DDV, pri čemer smo v skladu s trenutnimi razmerami na trgu predpostavili ceno posameznega avtobusa v višini 220.000 EUR brez DDV.
- uporabo obstoječih poslovnih prostorov in njihovo delitev po faktorju izkoriščenosti sredstev v skupnem znesku 74.920 EUR brez DDV,
- nakup parkirnih površin in garaže ter njihovo delitev po faktorju izkoriščenosti sredstev v skupnem znesku 269.693 EUR brez DDV,
- vzpostavitev vozovničnega sistema v skupnem znesku 200.000 EUR brez DDV.

Tabela 26: Ocena vlaganj z vidika koncesionarja v EUR v stalnih cenah april 2023

II. VLOŽEK ZASEBNEGA PARTNERJA	2.084.613	458.615	2.543.228
Poslovni prostori	74.920	16.482	91.403
Garaža	224.761	49.447	274.208
Parkirni prostori	44.932	9.885	54.817
Avtobusi	1.540.000	338.800	1.878.800
Vzpostavitev vozovničnega sistema	200.000	44.000	244.000

V primeru podelitve koncesije, je zasebno podjetje upravičeno do odbitka DDV, zato smo v finančni analizi upoštevali vrednosti brez DDV.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

11.1.2. Operativni denarni tok projekta

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 10 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo septembra 2023, zaradi česar je del operativnega denarnega toka, za zadnje

štiri mesece, že viden v letu 2023. Konec koncesije bo avgusta 2033, tako je v zadnjem letu razviden del operativnega denarnega toka, za prvih osem mesecev.

PRIHODKI

Prihodki zasebnega partnerja bodo ustvarjeni z opravljanjem storitev mestnega prevoza in so predpostavljeni v znesku, kjer ima zasebni partner pozitivno neto sedanjo vrednost. Prihodke iz storitve opravljanja mestnega prevoza smo predvideli v znesku 1.510.000 EUR na leto, kolikor znaša znesek, ki zagotavlja koncesionarju ustvarjanje pozitivne neto sedanje vrednosti in 8,67 % interne stopnje donosa.

ODHODKI

Skupni letni odhodki zasebnega partnerja znašajo 1.333.967 EUR, med njimi pa smo upoštevali najem električnih avtobusov, plače zaposlenih, strošek goriva in elektrike, zavarovanje, tehnične preglede in registracijo avtobusov ter strošek amortizacije.

Kot že povedano v poglavju o investiciji, bo zasebni partner prevzel v najem od MO Kranj 8 električnih avtobusov za katere bo plačeval letno najemnino 4.500 EUR brez DDV za 1 avtobus na mesec oziroma 432.000 EUR brez DDV za vseh 8 avtobusov. Izračun najemnine temelji na letnem obračunu amortizacije v višini 15 % ter upoštevanju tržnega preostanka električnih avtobusov v 7 letu njihove uporabe. Višina mesečne najemnine temelji na izračunih potrebne najemnine, da si MO Kranj v 7 letih povrne vložek v nakup avtobusov.

Letni strošek zaposlenih smo ocenili v skupni vrednosti 566.096 EUR na leto in temelji na povprečni bruto bruto plači voznikov avtobusov, administracije in mehanikov v Sloveniji. Pri tem smo:

- za voznika avtobusa upoštevali mesečni bruto bruto strošek plač v znesku 1.686 EUR in letni regres 2.000 EUR ter skupno 19 voznikov avtobusov,
- za administrativno osebje upoštevali mesečni bruto bruto strošek plač v znesku 1.910 EUR in letni regres 2.000 EUR ter skupno 3 administrativne osebe,
- za mehanika in vzdrževalca upoštevali mesečni bruto bruto strošek plač v znesku 1.748 EUR in letni regres 2.000 EUR ter skupno 3 mehanike in vzdrževalce;

Strošek goriva v skupni vrednosti 105.944 EUR na leto, pri čemer smo upoštevali:

- cena goriva brez DDV 1,35 EUR/liter;
- porabo 18,27 litrov/100 km, kot je razvidno iz Poročila o Izvajanju izbirne GJS MLPP v MO Kranj;
- skupaj je bilo v mestnem prometu v letu 2022 opravljenih 859.082 km poti. V finančni analizi smo predvideli, da bo polovica poti oziroma 429.541 km opravljena s 7 avtobusi na notranje izgorevanje, preostala polovica poti pa bo prevožena z 8 električnimi avtobusi.

Strošek elektrike v skupni vrednosti 54.036 EUR na leto, pri čemer smo upoštevali:

- ceno elektrike brez DDV 0,17 EUR/kWh, kakor je bila dosežena na polnilnici Huje v februarju 2023.
- porabo 74 kWh/100 km, kot je razvidno iz tehničnega poročila za kupljene električne avtobuse;
- skupaj je bilo v mestnem prometu v letu 2022 opravljenih 859.082 km poti. V finančni analizi smo predvideli, da bo polovica poti oziroma 429.541 km opravljena s 7 avtobusi na notranje izgorevanje, preostala polovica poti pa bo prevožena z 8 električnimi avtobusi.

Strošek zavarovanja, tehničnih pregledov in registracije 36.000 EUR na leto pri čemer smo za vozila M3 upoštevali 15 zavarovanj v višini 2.000 EUR na leto ter 15 tehničnih pregledov vsakih 6 mesecev po enkratni ceni 200 EUR.

Strošek amortizacije v skupnem znesku 139.890 EUR, pri čemer smo upoštevali v deležu:

- 8,5 % za mestne avtobuse oziroma 130.900 EUR letno,
- 3 % za nepremičnine (poslovne prostore, parkirne prostore in garažo) oziroma 8.990 EUR letno.

Strošek amortizacije je računovodska kategorija in ne predstavlja dejanskega denarnega odliva, je pa pomemben zaradi zniževanja davčne osnove, od katere se obračunava davek od dohodkov pravnih oseb. Posledično smo amortizacijo po obračunu omenjenega davka vključili nazaj v prosti denarni tok zasebnega partnerja.

11.1.3. Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti projekta v skupnem znesku 440.777 EUR predstavlja tržno vrednost vloženih sredstev po poteku obdobja upravljanja, pri čemer smo za:

- poslovne prostore, parkirne prostore ter garažo predpostavili 3 % amortizacijsko stopnjo in preostanek vrednosti v višini 209.777 EUR v 10. letu projekta,
- avtobuse predpostavili 15 % preostanek vrednosti od neto zneska investicije, oziroma 231.000 EUR v 10. letu projekta.

11.1.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za zasebnega partnerja

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki za opravljanje storitev mestnega prevoza v MO Kranj z vidika zasebnega partnerja. Kot je razvidno, ti upravičujejo izvedbo investicije, saj je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 534.852 EUR. Investicijska sredstva se posledično povrnejo v 10 letih.

Tabela 27: Finančni kazalniki zasebnega partnerja

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	534.852 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	8,67%
Relativna neto sedanja vrednost	0,26
Količnik relativne koristnosti	1,04
Doba vračanja investicijskih sredstev	10 let

Tabela 28: Finančni denarni tok v primeru podelitve koncesije z vidika zasebnega partnerja, stalne cene april 2023

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Koledarska leta	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1. Investicija	-2.084.613	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok											
Prihodki	503.333	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.006.667
Storitev opravljanja mestnega prevoza	503.333	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.510.000	1.006.667
Odhodki	-444.656	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-1.333.967	-889.311
Najem električnih avtobusov	-144.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-432.000	-288.000
Plače zaposlenih	-188.699	-566.096	-566.096	-566.096	-566.096	-566.096	-566.096	-566.096	-566.096	-566.096	-377.397
Gorivo in elektrika	-53.327	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-159.980	-106.654
Zavarovanje, tehnični pregledi, registracija	-12.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-36.000	-24.000
Amortizacija mestni avtobusi	-43.633	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-130.900	-87.267
Amortizacija nepremičnine	-2.997	-8.990	-8.990	-8.990	-8.990	-8.990	-8.990	-8.990	-8.990	-8.990	-5.994
EBIT	58.678	176.033	176.033	176.033	176.033	176.033	176.033	176.033	176.033	176.033	117.355
davek od dohodkov pravnih oseb	-11.149	-33.446	-33.446	-33.446	-33.446	-33.446	-33.446	-33.446	-33.446	-33.446	-22.298
NOPAT	47.529	142.587	142.587	142.587	142.587	142.587	142.587	142.587	142.587	142.587	95.058
amortizacija nazaj	46.630	139.890	139.890	139.890	139.890	139.890	139.890	139.890	139.890	139.890	93.260
2. Operativni denarni tok	94.159	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	188.318
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	440.777
NETO DENARNI TOK	-1.990.454	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	282.477	629.095
Diskontirani neto denarni tok	-1.990.454	271.613	261.166	251.121	241.463	232.176	223.246	214.660	206.403	198.465	424.994
Diskontirane vrednosti koristi	549.963	1.586.433	1.525.416	1.466.747	1.410.333	1.356.090	1.303.932	1.253.781	1.205.559	1.159.191	1.040.844
Diskontirane vrednosti stroškov	2.540.418	1.314.820	1.264.250	1.215.625	1.168.870	1.123.914	1.080.686	1.039.122	999.155	960.726	615.850
Doba vračanja naložbe	-1.990.454	-1.718.841	-1.457.675	-1.206.554	-965.091	-732.916	-509.670	-295.010	-88.607	109.858	534.852

11.2. FINANČNI UČINKI Z VIDIKA JAVNEGA PARTNERJA

11.2.1. Investicija

V primeru izvedbe investicije skozi javno-zasebno partnerstvo bi vložek javnega partnerja predstavljal strošek investicijske dokumentacije ter nakupa električnih avtobusov, kakor je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 29: Ocena vlaganj z vidika javnega partnerja v EUR v stalnih cenah april 2023

I. VLOŽEK JAVNEGA PARTNERJA	3.926.000	863.720	4.789.720
Investicijska dokumentacija	14.000	3.080	17.080
Električni avtobusi	3.912.000	860.640	4.772.640

Skupna investicija MO Kranj znaša 3.929.080 EUR z DDV:

- v delu investicijske dokumentacije MO Kranj ni upravičena do odbitka DDV in znaša vrednost investicije 17.080 EUR z DDV,
- v delu nakupa električnih avtobusov je MO Kranj upravičena do odbitka DDV, saj bodo ti predani v koncesijo in bo DDV plačan s strani končnih uporabnikov.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

11.2.2. Operativni denarni tok projekta

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 10 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da se bo izvajanje storitve začelo septembra 2023, zaradi česar je del operativnega denarnega toka že viden v letu 2023.

PRIHODKI

Pri poslovanju koncesionarja bo MO Kranj ustvarjala prihodke iz naslova najemnin za 8 električnih avtobusov. Po podatkih koncedenta znaša najemnina 4.500 EUR brez DDV na avtobus na mesec oziroma 432.000 EUR brez DDV letno.

ODHODKI

Med odhodki MO Kranj smo upoštevali delež financiranja iz proračuna MO Kranj za izvajanje storitve mestnega prevoza, ki jo bo opravljal koncesionar. Pri tem smo upoštevali, da bo koncesionar ustvaril:

- prihodke iz prodaje dnevnik, mesečnih in letnih vstopnic v višini 196.000 EUR letno, kar je tudi doseženi rezultat dosedanjega koncesionarja v letu 2022,⁸¹
- prihodke iz oglaševanja in drugih pridobljenih sredstev v višini 134.000 EUR letno, kar je tudi doseženi rezultat dosedanjega koncesionarja v letu 2022.

Letno financiranje iz proračuna MO Kranj znaša 1.180.000 EUR brez DDV oziroma 1.292.100 EUR z DDV, od tega:

- 1.237.350 EUR z DDV za izvajanje storitev mestnega potniškega prometa oziroma 1,44 EUR z DDV/km,
- 54.750 EUR z DDV za storitve prevozov Kranjvaja.

11.2.3. Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti električnih avtobusov smo ocenili na 586.800 EUR in predstavlja tržno vrednost v višini 15 % vloženih sredstev v nakup električnih avtobusov po poteku obdobja upravljanja.

11.2.4. Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za MO Kranj

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki opravljanja storitve mestnega prevoza v MO Kranj z vidika koncedenta v primeru podelitve koncesije. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -10.601.856 EUR.

Tabela 30: Finančni kazalniki MO Kranj v primeru koncesije

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-10.601.856 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-2,70
Količnik relativne koristnosti	0,27
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

⁸¹ Letno poročilo o izvajanju gospodarske javne službe linijskih prevozov v mestnem prometu v Mestni občini Kranj v letu 2022. Arriva d.o.o., april 2023.

Tabela 31: Finančni denarni tok v primeru podelitve koncesije z vidika MO Kranj, stalne cene april 2023

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Koledarska leta	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1. Investicija	-3.929.080	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok											
Prihodki	144.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	288.000
Najemnina avtobusov	144.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	288.000
Odhodki	-430.700	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-861.400
Storitve opravljanja mestnega prevoza	-430.700	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-1.292.100	-861.400
2. Operativni denarni tok	-286.700	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-573.400
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	586.800
NETO DENARNI TOK	-4.215.780	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	-860.100	13.400
Diskontirani neto denarni tok	-4.215.780	-827.019	-795.211	-764.626	-735.217	-706.940	-679.750	-653.605	-628.467	-604.295	9.053
Diskontirane vrednosti koristi	144.000	415.385	399.408	384.046	369.275	355.073	341.416	328.284	315.658	303.517	590.984
Diskontirane vrednosti stroškov	4.359.780	1.242.404	1.194.619	1.148.672	1.104.492	1.062.012	1.021.165	981.890	944.125	907.812	581.931
Doba vračanja naložbe	-4.215.780	-5.042.799	-5.838.010	-6.602.636	-7.337.853	-8.044.792	-8.724.542	-9.378.147	-10.006.614	-10.610.909	-10.601.856

12. EKONOMSKA ANALIZA

V ekonomski analizi je predstavljen ekonomski denarni tok investicije ter ekonomski kazalniki, ki poleg finančnih učinkov vključujejo tudi oceno ekonomskih koristi in stroškov projekta. Na njihovi podlagi se presoja ekonomska upravičenost investicije. Tako je poleg pričakovanih prihodkov in odhodkov iz finančne analize potrebno oceniti tudi ekonomske koristi, ki jih bo družba imela z izvedbo obravnavane investicije. Te koristi so težje oprijemljive in zato tudi težje ocenljive. Tudi te koristi je potrebno oceniti v denarni obliki, kadar je to mogoče, da se lahko oceni družbeno-ekonomska korist naložbe. Če naložba nima pozitivnih ekonomskih rezultatov, je naložba z družbenega vidika neupravičena.

Vsi ekonomski izračuni temeljijo na »metodi prirasta«, kar pomeni, da smo pri oceni ekonomskih posledic projekta upoštevali le tiste družbene koristi, ki so posledica projekta.

Za preračun bodočih denarnih tokov na sedanjo vrednost smo uporabili 5 % ekonomsko diskontno stopnjo.

Za izvedbo ekonomske analize smo finančno ovrednotili sledeče posredne učinke investicije:

- davki in prispevki vključeni v ceno investicije,
- davki vključeni v storitev opravljanja prevoza,
- prispevki iz naslova plač,
- prihodki iz naslova manjšega onesnaževanja zraka, globalnega segrevanja ter hrupa.

12.1. DAVKI IN PRISPEVKI VKLJUČENI V CENO INVESTICIJE

Za preračun stroškov investicije, smo uporabili konverzijski faktor 0,70. Omenjeni stroški vsebujejo 22 % DDV ($1 \cdot 1,22 = 0,82$). Nadalje ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 65 % materiala in 35 % delovne sile. V stroških delovne sile je 40 % davkov in prispevkov. Neto delež materiala znaša $0,65 \cdot 0,82 = 0,53$, medtem ko neto delež

delovne sile znaša $0,82 * 0,35 * (1 - 0,40) = 0,17$. Konverzijski faktor tako znaša $0,53 + 0,17 = 0,70$. Delež davkov in prispevkov v celoti je 0,30.

12.2. DAVKI VKLJUČENI V STORITEV OPRAVLJANJA PREVOZA

Storitev opravljanja prevoza smo v ekonomski analizi v vrednosti brez DDV, ki predstavlja prihodek države.

12.3. PRISPEVKI IZ NASLOVA PLAČ

V vseh variantah smo upoštevali prispevke in dajatve zaposlenih v državni proračun in jih ocenili na 50 % bruto bruto stroška plač.

12.4. PRIHODKI IZ NASLOVA NIŽJEGA ONESNAŽEVANJA ZRAKA, GLOBALNEGA SEGREVANJA TER HRUPA

V primeru nakupa električnih avtobusov, smo v ekonomski analizi na podlagi »Handbook on the external costs of transport«, katerega avtor je Evropska komisija upoštevali še dodatne širše družbeno ekonomske koristi. »Handbook on the external costs of transport« vsebuje ovrednotene vrednosti širših družbenih koristi iz leta 2016, zaradi česar smo jih morali z upoštevanjem inflacije preračunati na sedanjo vrednost. Skladno s podatki SURS-a, je v obdobju od decembra 2016 do aprila 2023 znašala povprečna inflacija 22,5 %. Za preračun širših družbenih koristi smo nadalje upoštevali, da bodo električni avtobusi prevozili 429.541 km letno, kar je polovica vseh prevoženih kilometrov koncesionarja v letu 2022.

Skupne družbene koristi iz naslova okoljevarstva znašajo 163.223 EUR letno in smo jih v ekonomski analizi upoštevali kot prihranek, od tega:

- koristi iz naslova manjšega onesnaževanja v višini 0,1738 EUR na kilometer oziroma 74.666 EUR letno,
- koristi iz naslova zmanjšanja globalnega segrevanja v višini 0,1081 EUR na kilometer oziroma 46.462 EUR letno,
- koristi zaradi nižjega hrupa v znesku 0,098 EUR na kilometer oziroma 42.095 EUR letno.

12.5. EKONOMSKE KORISTI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Predmetna investicija bo imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti. Kljub temu, da določenih ekonomskih koristi ni bilo moč ovrednotiti, pa ekonomska analiza kaže, da bi te morale znašati 730.000 letno, da bi projekt imel pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost. Ekonomske koristi ter cilji, ki jih bo prinesel projekt in jih ni možno ovrednotiti, so sledeče:

- izboljšati mobilnost prebivalcev,
- zmanjšati zdravju škodljive emisije izpuhov in hrupa,
- izboljšati prometno varnost,
- ublažiti prometne zastoje,
- celovito zasnovati visokokakovosten javni mestni promet,
- omogočiti dostopnost javnega mestnega prometa vsem skupinam prebivalstva,
- koncesijska ureditev javnega mestnega prevoza, ki bo omogočila vzpostavitev hitrega, pogostega in enakomernega prevoza z avtobusi,
- manjša izguba časa udeležencev v prometu,
- manj vozil v mestnem središču,
- sprostitev povpraševanja po parkirnih mestih,
- povečanje ugleda mesta z dolgoročno ureditvijo javnega prevoza.

12.6. PRIMERJAVA EKONOMSKIH KORISTI VARIANT

V spodnji tabeli so prikazani ekonomski kazalniki projekta. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbenih koristi izvedba projekta upravičljiva v primeru variante C: Podelitev koncesije, ko je neto sedanja vrednost pozitivna.

Tabela 32: Primerjava ekonomskih kazalnikov

Ekonomski kazalniki	Varianta B: Ustanovitev javnega podjetja	Varianta C: Koncesija storitve "Bruto model"
Neto sedanja vrednost (NSV)	-500.026 €	345.999 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	2,02%	7,00%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,15	0,11
Količnik relativne koristnosti	0,96	1,03
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	11 let

Tabela 33: Ekonomski denarni tok projekta v primeru ustanovitve javnega podjetja z vidika MO Kranj

Leta projekta Koledarska leta	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	11 2033
1. Investicija	-3.376.360	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	106.834	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	213.669
Prihodki	543.501	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.630.503	1.087.002
najemnina avtobusov	144.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	288.000
prispevki plač zaposlenih	101.760	305.280	305.280	305.280	305.280	305.280	305.280	305.280	305.280	305.280	203.520
zmanjšanje onesnaževanja	24.889	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	49.777
zmanjšanje globalnega segrevanja	15.487	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	30.975
zmanjšanje emisij hrupa	14.032	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	28.063
ostale družbene koristi	243.333	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	486.667
Odhodki	-436.667	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-873.333
storitev opravljanja prevoza	-436.667	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-1.310.000	-873.333
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	586.800
NETO DENARNI TOK	-3.269.526	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	320.503	800.469
Diskontirani neto denarni tok	-3.269.526	305.241	290.706	276.863	263.679	251.123	239.165	227.776	216.929	206.599	491.419
Diskontirane vrednosti koristi	543.501	1.552.860	1.478.915	1.408.490	1.341.419	1.277.542	1.216.707	1.158.768	1.103.589	1.051.037	1.027.569
Diskontirane vrednosti stroškov	3.813.027	1.247.619	1.188.209	1.131.627	1.077.740	1.026.419	977.542	930.993	886.660	844.438	536.151
Doba vračanja naložbe	-3.269.526	-2.964.284	-2.673.578	-2.396.715	-2.133.036	-1.881.913	-1.642.749	-1.414.973	-1.198.044	-991.444	-500.026

Tabela 34: Ekonomski denarni tok projekta v primeru podelitve koncesije z vidika MO Kranj

Leta projekta Koledarska leta	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	11 2033
1. Investicija	-3.376.360	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Operativni denarni tok	142.757	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	285.514
Prihodki	536.090	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.608.271	1.072.181
najemnina avtobusov	144.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	432.000	288.000
prispevki plač zaposlenih	94.349	283.048	283.048	283.048	283.048	283.048	283.048	283.048	283.048	283.048	188.699
zmanjšanje onesnaževanja	24.889	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	74.666	49.777
zmanjšanje globalnega segrevanja	15.487	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	46.462	30.975
zmanjšanje emisij hrupa	14.032	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	42.095	28.063
ostale družbene koristi	243.333	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	730.000	486.667
Odhodki	-393.333	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-786.667
storitev izvajanja koncesije	-393.333	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-1.180.000	-786.667
3. Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	586.800
NETO DENARNI TOK	-3.233.603	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	428.271	872.314
Diskontirani neto denarni tok	-3.233.603	407.878	388.455	369.957	352.340	335.562	319.583	304.365	289.871	276.068	535.525
Diskontirane vrednosti koristi	536.090	1.531.687	1.458.750	1.389.285	1.323.129	1.260.123	1.200.117	1.142.968	1.088.541	1.036.706	1.018.470
Diskontirane vrednosti stroškov	3.769.693	1.123.810	1.070.295	1.019.328	970.789	924.561	880.534	838.604	798.670	760.639	482.945
Doba vračanja naložbe	-3.233.603	-2.825.725	-2.437.270	-2.067.314	-1.714.974	-1.379.412	-1.059.829	-755.464	-465.593	-189.526	345.999

13. OCENA UPRAVIČENOSTI IZVEDBE PROJEKTA

Na podlagi vsebine tega dokumenta lahko zaključimo, da je predmetni projekt primeren za realizacijo v obliki variante C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model). Kot že predstavljeno zgoraj v tem dokumentu, so v predmetnem Testu identificirane in obravnavane naslednje variante:

- VARIANTA A: Brez investicije;
- VARIANTA B: Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja – ustanovitev novega javnega podjetja z neposredno podelitvijo koncesije (t. im. institucionalni *in-house*);
- VARIANTA C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model);
- VARIANTA D: Koncesijsko javno-zasebno partnerstvo (v praksi imenovan tudi kot neto model).

Vse identificirane oblike za izvajanje predmetnih storitev, ki jih predvideva zakonodaja s področja gospodarskih javnih služb in podeljevanja koncesijskih pogodb, dopušča tudi področna zakonodaja, ki ureja cestni promet.

Skladno s predmetnim Testom znaša ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah 7.046.000 EUR brez DDV oziroma 8.596.120 EUR z DDV in se bo izvajala skladno s predvidenim časovnim načrtom. Vrednost koncesije znaša 15.100.000 EUR brez DDV, kolikor znašajo skupni ocenjeni prihodki koncesionarja na ravni celotnega 10-letnega projekta.

Na tem mestu velja poudariti, da ima MO Kranj namen srednjeročno v celoti elektrificirati avtobusni vozni park, vendar pa smo za potrebe izračuna trenutne višine stroškov izvajanja storitev mestnega prometa upoštevali trenutno stanje avtobusnega voznega parka, ki predvideva 8 električnih avtobusov in 7 avtobusov z motorjem na notranje izgorevanje. V kolikor bi se struktura avtobusnega voznega parka iz razloga popolne elektrifikacije tekom trajanja koncesije spremenila, bi to znalo vplivati na takratno višino stroškov izvajanja storitev mestnega prometa, pri čemer bi slednje moralo biti ugotovljeno v investicijski dokumentaciji.

Primerjava finančnih kazalnikov izvedbe projekta z vidika MO Kranj nam pokaže, da ima MO Kranj najnižje stroške v primeru variante C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model), zato je to najprimernejša varianta za izvedbo projekta. Predmetna varianta tudi predstavlja trenutni način izvajanja predmetnih storitev v MO Kranj. V okviru prenove odloka ni predvidena sprememba modela.

Pri javnonaročniškem modelu javno-zasebnega partnerstva ostane prevoz za potnika dostopen, pretežen del tveganj pa prevzame javni partner.

O bruto modelu namreč govorimo takrat, ko imajo prihodki na strani koncedenta pogodbe o zagotavljanju storitev prevoza naravo pokrivanja bruto stroškov v smislu javnega naročila po zakonodaji EU. V primeru MO Kranj sicer del prihodkov pridobiva koncesionar s prodajo vstopnic in jih zadržuje, vendar pa koncedent z nadomestili nadomešča razliko do pokritja stroškov za izvajanje storitev, skladno z Uredbo EU št. 1370/2007, tako da se vsebinsko predmetni model ustreza bruto modelu. Vir financiranja predmetne javne službe so tudi prihodki od oglaševanja. Prihodki od oglaševanja v celoti pripadajo koncedentu in se uporabljajo kot vir financiranja za izvajanje predmetne gospodarske javne službe.

Variante D (neto model) nismo posebej vrednotili, saj mora koncesionar v finančnem smislu v primeru variante D ustvariti enako višino prihodkov, kot v primeru variante C. Razlika med variantama C in D je tako le v različnih deležih vira prihodkov in posledično različnem prevzemanju tveganja povpraševanja. To je v primeru variante D v celoti preneseno na koncesionarja, ki mora prihodke za izvajanje gospodarske javne službe v celoti ustvariti na trgu, kar se praviloma odrazi tudi v višjih cenah zaračunanih storitev za končne uporabnike. Za neto model je namreč značilno, da je tveganje povpraševanja na koncesionarju in da koncesionar pridobiva prihodke in jih zadržuje. Pretežni del poslovnega tveganja je pri varianti D tako prenesen na zasebnega partnerja.

Tabela 35: Primerjava finančnih kazalnikov z vidika MO Kranj

Finančni kazalniki	Varianta B: Ustanovitev javnega podjetja	Varianta C: Koncesija storitve "Bruto model"
Neto sedanja vrednost (NSV)	-11.771.837 €	-10.601.856 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-3,00	-2,70
Količnik relativne koristnosti	0,25	0,27
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	Se ne povrne

Vse variante imajo negativno neto sedanjo vrednost, kar je logično, saj gre za delno plačevanje storitev izvajanja mestnega potniškega prometa iz proračuna MO Kranj. Iz zgornje tabele je razvidno, da je negativna neto sedanja vrednost najmanjša v primeru variante C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model).

Negativna finančna neto sedanja vrednost je tako značilna za javne projekte, saj ti praviloma ne ustvarjajo denarnega toka in dobička, ampak so izvedeni zaradi občanov. Posledično je potrebno pri upravičenosti naložbe upoštevati tudi širše družbeno ekonomske koristi, ki jih bo za MO Kranj imel predmetni projekt. Ekonomske koristi, ki se jih je dalo finančno ovrednotiti, in smo jih v ekonomski analizi upoštevali so:

- davki in prispevki, vključeni v ceno investicije,
- davki vključeni v storitev opravljanja prevoza,
- prispevki iz naslova plač,
- prihodki iz naslova manjšega onesnaževanja zraka, globalnega segrevanja ter hrupa.

Poleg širših družbeno ekonomskih koristi, ki se jih je dalo finančno ovrednotiti, pa ekonomska analiza kaže, da bi morale preostale ekonomski koristi znašati 730.000 EUR letno, da bi bil projekt ekonomsko upravičen. Ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč finančno ovrednotiti, so sledeče: izboljšati mobilnost prebivalcev, izboljšati prometno varnost, ublažiti prometne zastoje, celovito zasnovati visokokakovosten javni mestni promet, zmanjšanje negativnega vpliva mestnega prometa za okolje, omogočiti dostopnost javnega mestnega prometa vsem skupinam prebivalstva, vzpostavitev hitrega, pogostega in enakomernega prevoza z avtobusi, manjša izguba časa

udeležencev v prometu, manj vozil v mestnem središču, sprostitvev povpraševanja po parkirnih mestih, povečanje ugleda mesta z dolgoročno ureditvijo javnega prevoza.

Tabela 36: Primerjava ekonomskih kazalnikov z vidika MO Kranj

Ekonomski kazalniki	Varianta B: Ustanovitev javnega podjetja	Varianta C: Koncesija storitve "Bruto model"
Neto sedanja vrednost (NSV)	-500.026 €	345.999 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	2,02%	7,00%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,15	0,11
Količnik relativne koristnosti	0,96	1,03
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	11 let

Kot je razvidno iz zgornje tabele, dosega izvedba investicije z varianto C: Koncesija storitve kot javno-naročniško javno-zasebno partnerstvo (bruto model) pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednosti in je njena izvedba ekonomsko upravičena.

Letno financiranje iz proračuna MO Kranj znaša 1.180.000 EUR brez DDV oziroma 1.292.100 EUR z DDV, od tega:

- 1.237.350 EUR z DDV za izvajanje storitev mestnega potniškega prometa oziroma 1,44 EUR z DDV/km,
- 54.750 EUR z DDV za storitve prevozov Kranjvaja.

Na podlagi primerjalne analize izvedbe investicije, predlagamo, da se projekt »Izvajanje izbirne lokalne gospodarske javne službe mestnega linijskega prevoza potnikov v Mestni občini Kranj« izvede po varianti C v javnonaročniški obliki javno-zasebnega partnerstva.