



MESTNA OBČINA MARIBOR  
ŽUPAN

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor  
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si  
S: <http://www.maribor.si>  
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 3711-22/2024-2

Datum: 05.11.2024



GMS - 442

MESTNI SVET  
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 19. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: ŠTUDIJA UPRAVIČENOSTI PODELITVE KONCESIJE, Izvedba projekta - MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR 2024-2028

GRADIVO PRIPRAVIL: URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR  
Sektor za komunalo in promet

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR  
Andraž Mlaker  
Suzana Fras

INŠTITUT ZA JAVNO ZASEBNO PARTNERSTVO, ZAVOD TURJAK,  
POSLOVNA ENOTA LJUBLJANA  
izr. prof. dr. Petra Ferk

PREDLOG SKLEPA: 1. Mestni svet Mestne občine Maribor se seznani z izdelano Študijo upravičenosti podelitve koncesije, Izvedba projekta - MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR 2024-2028



Aleksander Saša Arsenovič  
Župan



MESTNA OBČINA MARIBOR  
MESTNA UPRAVA

URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR

Številka: 3711-22/2024-2

Datum: 05.11.2024



**PODPISNI LIST  
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 19. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA  
MESTNE OBČINE MARIBOR**

Naslov gradiva:	ŠTUDIJA UPRAVIČENOSTI PODELITVE KONCESIJE, Izvedba projekta - MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR 2024-2028
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Študija upravičenosti podelitve koncesije, Izvedba projekta – »Master plan obnove vozišč« v Mestni občini Maribor 2024-2028, izdelal Inštitut za javno zasebno partnerstvo, Zavod Turjak, Poslovna enota Ljubljana, avgust 2024 2. Obrazložitev

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Suzana Fras, Sekretar	Urad za komunalo, promet in prostor	11.11.2024	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker Po pooblastilu	Urad za komunalo, promet in prostor	13.11.2024	
Dokument finančno pregledala		Urad za finance in proračun		
Gradivo pregledala Vodja organa	mag. Mateja Cekić vodja urada	Urad za finance in proračun	14/11/2024	
Pravna služba-dokument pravno pregledala	Mitja Senekovič	Služba za pravne zadeve	14. 11. 2024	S
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl	Kabinet župana		POTRJEHO PO E-POSTI
Dokument parafiral podžupan: <small>(obkrožite listega, ki je odgovoren za vaše področje)</small>	Dr. Samo Peter Medved	Kabinet župana		
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta		

## OBRAZLOŽITEV GRADIVA

### ŠTUDIJA UPRAVIČENOSTI PODELITVE KONCESIJE, Izvedba projekta – MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR 2024-2028

#### 1. Uvodna pojasnila

Za izvedbo projekta Master plan obnove vozišč v Mestni občini Maribor 2024-2028 je bila izdelana Študija upravičenosti podelitve koncesije, Izvedba projekta Master plan obnove vozišč v Mestni občini Maribor 2024-2028, v nadaljevanju Študija.

Plan odsekov cest predvidenih za sanacijo v Master planu je pripravljen na podlagi ocene stanja pregledanih občinskih cest. Podatki se pridobivajo s tako imenovano tehnologijo Vialytics. Program omogoča samostojni zajem vsebin (slikovni podatki), na podlagi katerih se avtomatsko izdelava ocena stanja pregledanih občinskih cest. Program vsake 4 m fotografira cesto in beleži vibracije. Posnete slike se nato analizirajo s pomočjo nevronskih mrež.

Na podlagi stanja vozišča je bil pripravljen program - akcijski načrt oz Master plan sanacije vozišč na območju Mestne občine Maribor za petletno obdobje, to je od leta 2024 do vključno z letom 2028. Na podlagi izvedene sanacije po pripravljenem programu bi imeli po petletnem obdobju v MOM vozišča na nivoju stanja dobro.

Master plan je izdelan za petletno obdobje obnove vozišč in sicer je naslovljen za obdobje 2024-2028, glede na časovnico je planirana izvedba v letu 2025, zato bo petletno obdobje zajemalo časovnico 2025-2029, kar bo ustrezno popravljeno v naslednjih dokumentih.

Poleg navedenega kriterija stanja vozišč so bili pri pripravi Master plana upoštevani še naslednji kriteriji, to je.: PLDP (povprečni letni dnevni promet), linije javnega potniškega prometa, prav tako pa so bili upoštevani tudi predlogi mestnih četrti in krajevnih skupnosti, pomeni kriterij enakomernosti razvoja mestnih četrti in krajevnih skupnosti.

Na podlagi pripravljenega plana ugotavljamo, da bi morali letno planirati izvedbo obnov vozišč v dolžini med 10 in 15 km oz. v višini od 3,8 mio EUR do 4,3 mio EUR na leto. V petih letih bi na podlagi predvidenega plana obnov asfaltnih vozišč sanirali cca 70 km vseh obstoječih vozišč, ki so v slabem in zelo slabem stanju. Za predvideno sanacijo bi skupaj potrebovali cca 21 mio EUR z DDV. Kot že omenjeno, obstoječe voziščne konstrukcije, ki so planirane za sanacijo, so v zelo slabem stanju. Zaradi mrežastih razpok, udarnih jam, kolesnic je potrebna celotna sanacija voziščne konstrukcije. Tako je potrebno poleg zamenjave obrabno zaporne plasti zamenjati tudi nosilno asfaltno plast, vključno z novo nevezano nosilno plastjo iz drobljenca. S tem bomo ojačali konstrukcijo in ji zagotovili podaljšano življenjsko dobo.

Na podlagi predvidene obnove vozišč v Mestni občini Maribor za petletno obdobje, bi obnovili vozišča do te mere, da bi bila v stanju najmanj dobro. Na ta način bi zagotovili podaljšano življenjsko dobo vozišč in dosegli letno redno obnavljanje vozišč v višini do 1 mio letno proračunskih sredstev.

#### 2. Obrazložitev

V izdelani Študiji so bili podrobneje analizirani trije možni načini realizacije projekta:

- Varianta A: MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. z zadolževanjem (javno naročilo)
- Varianta B: Obnovitvena dela izvede JP Nigrad na podlagi notranje (*in-house*) pogodbe
- Varianta C: MOM sklene predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad in izvede javni razpis za podelitev koncesije, ki zajema redno vzdrževanje in obnovitvena dela

V nadaljevanju so povzetki obravnavnih variant:

- Varianta A – JAVNO NAROČILO (LASTNA SREDSTVA OZ. ZADOLŽEVANJE)
  - finančno najbolj ugodna varianta
  - MOM mora razpolagati s proračunskimi sredstvi za izvedbo projekta ali se pa zadolžiti
  - dinamika izvajanja del se prilagaja finančnim zmožnostim MOM (priporočamo DNS)

- Varianta B - OBNOVITVENA DELA IZVEDE JP NIGRAD NA PODLAGI NEPOSREDNO SKLENJENE NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE

Je izvedljiva, v kolikor so izpolnjeni sledečimi pogoji:

- za NEPOSREDNO SKLENITEV POGODBE (IN-HOUSE) - četrti odstavek 28. člena ZJN-3:
    - ustanovitelji obvladujejo JP Nigrad podobno kot svoje službe;
    - JP Nigrad izvaja več kot 80 odstotkov svojih dejavnosti za ustanovitelje
    - v JP Nigrad zasebni kapital ni udeležen;
    - vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu (POZOR: primerjalna analiza pokazala, da JP Nigrad dela za MOM za višje cene kot so na trgu)
  - izpolnitev četrtega pogoja za in-house je pomembna tudi iz razloga zagotovitve da ne pride do očitka NEDOVOLJENE DRŽAVNE POMOČI, saj ni javnega razpisa
  - EUROSTAT POGOJI, da projekt JZP ne šteje v zadolževanje občine → prenos tveganja dostopnosti na JP Nigrad (mora jamčiti za kakovost izvedenih del, pogodbene kazni za zamude pri izvedenih delih ...)
  - finančno najbolj ugodna varianta
  - potreben sprejem koncesijskega akta (mestni svet)
- Varianta C - MOM IZVEDE JAVNI RAZPIS ZA KONCESIJO ZA IZVAJANJE OBNOVITVENIH DEL
  - v kolikor se obnovitvena dela izvajajo vzporedno z rednim vzdrževanje, je potrebno doseči predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad za redno vzdrževanje – se ne zdi smiselno
  - obseg prenosa tveganj na zasebnega izvajalca je smiselno enak kot pri varianti B, ravno tako so finančni kazalniki za varianto C enaki kot za varianto B
  - vedno mogoče za izvedbo projekta izvesti javni razpis in izbrati izvajalca na trgu, JP Nigrad je lahko eden od ponudnikov, vendar se s tem slabi položaj JP Nigrad kot notranjega (in-house) izvajalca, saj se povečuje delež storitev, ki jih JP Nigrad izvaja na trgu

### 3. Pravna podlaga

Študija temelji na zakonodaji kot navedeno spodaj

- Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZKNP), Uradni list RS, št. 9/19, 121/21 – ZJN-3B in 50/23.
- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, Uradni list RS, št. 127/06.
- Zakon o javnem naročanju, Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F.
- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP), Uradni list RS, št. 127/06
- Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS), Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 – ZZLPPO, 127/06 – ZJZP, 38/10 – ZUKN in 57/11 – ORZGJS40

### 4. Zaključki Študije

Na podlagi izdelane Študije se izkazuje naslednje: čeprav je varianta A za MOM finančno sicer nekoliko bolj ugodna, temelji na predpostavki, da MOM razpolaga z zadostnimi proračunskimi sredstvi za izvedbo projekta oz. ima kreditno sposobnost, da najame kredit pri banki za izvedbo projekta, kar je izvedljivo ob spremembi zakonodaje, ki bi omogočala zadolževanje občin v večjem obsegu, kot velja sedaj. Zlasti pa predmetna varianta ne zagotavlja stabilnega in kontinuiranega obnavljanja cest, ki so v izjemno slabem stanju. Iz tega razloga je varianta B bolj primerna za izvedbo projekta.

# **ŠTUDIJA UPRAVIČENOSTI PODELITVE KONCESIJE**

## **IZVEDBA PROJEKTA »MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR 2024-2028«**

Ljubljana, avgust 2024

Naročnik: **Mestna občina Maribor**  
**Ulica heroja Staneta 1**  
**2000 Maribor**

Za naročnika: **župan Saša Arsenovič**

Predmet: **IZVEDBA PROJEKTA »MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V  
MESTNI OBČINI MARIBOR 2024-2028«**

Vrsta dokumenta: **Študija upravičenosti podelitve koncesije**

Izdelovalec:



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

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

Opomba: **Študija upravičenosti podelitve koncesije je izdelana skladno z določili Zakona o nekaterih koncesijskih pogodbah (Uradni list RS, št. 9/19, 121/21 - ZJN-3B in 50/23).**

Pravno opozorilo: **Študija predstavlja strokovno stališče IJZP in je pripravljena na podlagi predanih gradiv naročnika in najboljšega znanja ter osebne presoje, dano po skrbni analizi obravnavanih vprašanj. IJZP naročnika Študije izrecno opozarja, da kljub navedenim argumentom v Študiji ni izključena možnost, da lahko odločujoči revizijski, državni, sodni in upravni organi zavzamejo drugačno stališče, kot je zastopano v Študiji.**

## KAZALO VSEBINE

A SPLOŠNI DEL .....	7
1. PODATKI O NAROČNIKU IN AVTORJIH ŠTUDIJE .....	7
1.1 NAROČNIK .....	7
1.2 AVTOR ŠTUDIJE.....	7
2 UVOD.....	8
2.1 OPIS PREDMETA.....	8
2.2 DEJANSKO STANJE .....	9
2.3 IZVAJANJE REDNEGA VZDRŽEVANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST V MOM .....	14
3 NAMEN IN CILJI PROJEKTA.....	17
4 ANALIZA TRGA.....	18
5 OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO PROJEKTA.....	19
5.1 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030.....	19
5.2 RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030 (RENPRP30).....	21
5.3 ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI.....	22
5.4 ZAKON O GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH (ZGJS) .....	23
5.5 ZAKON O CESTAH (ZCes-2).....	24
5.6 PRAVILNIK O REDNEM VZDRŽEVANJU JAVNIH CEST.....	27
5.7 PRAVILNIK ZA IZVEDBO INVESTICIJSKIH VZDRŽEVALNIH DEL IN VZDRŽEVALNIH DEL V JAVNO KORIST NA JAVNIH CESTAH .....	29
5.8 STATUT MESTNE OBČINE MARIBOR .....	31
5.9 TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MARIBOR 2023-2030 .....	31
5.10 ODLOK O LOKALNIH GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH V MESTNI OBČINI MARIBOR .....	32
5.11 ODLOK O NAČINU OPRAVLJANJA LOKALNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE REDNEGA VZDRŽEVANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V MESTNI OBČINI MARIBOR .....	34
6 NAVEDBA KLJUČNIH PREDPISOV, KI SE UPORABLJAJO ZA NOTRANJE IN KONCESIJSKE POGODBE .....	36
7 VIRI INFORMACIJ IN PODATKOV.....	37
8 POGOJI, POD KATERIMI SE BO IZVAJALA KONCESIJA OZ. NOTRANJA POGODBA Z JAVNIM PODJETJEM.....	38
9 NAČELA IZVAJANJA IN NADZORA NAD NOTRANJO POGODBO SKLENJENO MED MOM IN JAVNIM PODJETJEM NIGRAD .....	39
10 PREDVIDEN NAČRT IZVEDBE POSTOPKA SKLENITVE NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE IN NAČRT IZVAJANJA POGODBE .....	43
B. TEHNIČNI DEL .....	44
11 VRSTA IN OPIS INVESTICIJE .....	44

C. PRAVNI DEL .....	53
12 NAVEDBA IN OBRAZLOŽITEV UPORABE PREDPISOV ZA SKLENITEV KONCESIJ IN NOTRANJIH (IN-HOUSE) POGODB .....	53
12.1 UVODOMA K OBRAZLOŽITVI UPORABE PREDPISOV .....	53
12.2 OBRAZLOŽITEV UPORABE PREDPISOV ZA PODELITEV KONCESIJE .....	53
12.3 ANALIZA POSAMEZNIH VPRAŠANJ Z VIDIKA PRAVNE NARAVE STORITEV, KI SO PREDMET TEGA PROJEKTA IN VPLIVA NA UPORABO PREDPISOV .....	62
13 IDENTIFIKACIJA VARIANT .....	74
13.1 VARIANTA A – MOM IZVEDE OBNOVITVENA DELA Z LASTNIMI SREDSTVI OZ. Z ZADOLŽEVANJEM (JAVNO NAROČILO) .....	74
13.2 VARIANTA B – OBNOVITVENA DELA IZVEDE JP NIGRAD NA PODLAGI NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE .....	75
13.3 VARIANTA C – MOM IZVEDE JAVNI RAZPIS IN PODELI KONCESIJO .....	82
14 ANALIZA LASTNINSKOPRAVNIH VPRAŠANJ .....	86
14.1 MAKROLOKACIJA .....	86
14.2 MIKROLOKACIJA .....	86
15 SKLADNOST S PRAVILI DRŽAVNIH POMOČI .....	88
16 REGISTER, RAZDELITEV IN OPREDELITEV TVEGANJ .....	93
17 POGOJI V ZVEZI S PODELITVIJO NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE IN POSEBNI POGOJI, KI JIH MORA IZPOLNJEVATI KONCESIONAR .....	97
18 RAZLOGI ALI POGOJI TER POSLEDICE ZA PREKINITEV NOTRANJE POGODBE .....	98
19 UREDITEV MOREBITNEGA PRENOSA RAZMERJA .....	99
20 NAČIN REŠEVANJA SPOROV .....	99
D. FINANČNI DEL .....	101
21 FINANČNA IN EKONOMSKA ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI KONCESIJE .....	101
22 FINANČNA ANALIZA VARIANTE A – IZVEDBA PROJEKTA Z LASTNIM SREDSTVI OZIROMA Z ZADOLŽEVANJEM .....	103
22.1 INVESTICIJA .....	105
22.2 OPERATIVNI DENARNI TOK .....	110
22.3 PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA .....	110
22.4 PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV .....	112
23. FINANČNA ANALIZA VARIANTE B - IZVEDBA PROJEKTA NA PODLAGI "IN-HOUSE RAZMERJA" .....	115
23.1 FINANČNI UČINKI Z VIDIKA OBSTOJEČEGA JAVNEGA PODJETJA .....	120
23.2 FINANČNI UČINKI Z VIDIKA MO MARIBOR .....	125
23.3 PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA V PRIMERU IZVEDBE Z VARIANTO A IN VARIANTO B ZA 15-LETNO OBDOBJE PROJEKTA (OSNOVNA VARIANTA) .....	131
24 FINANČNI KAZALNIKI ZA ALTERNATIVNE VARIANTE - IZVEDBA OBNOVITVENIH DEL V 3 LETIH OB UPOŠTEVANJU MOŽNOSTI PODALJŠANJA NOTRANJE POGODBE ZA 5 LET .....	132

<b>24.1 PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA V PRIMERU IZVEDBE Z VARIANTO A IN VARIANTO B ZA 10-LETNO OBDOBJE KONCESIJE.....</b>	<b>132</b>
<b>24.2 FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA V PRIMERU VARIANTE B IN IZVEDBE INVESTICIJE V 3 LETIH .....</b>	<b>133</b>
<b>25 EKONOMSKA ANALIZA .....</b>	<b>134</b>
<b>25.1 DAVKI IN PRISPEVKI VKLJUČENI V CENO INVESTICIJE .....</b>	<b>134</b>
<b>25.2 POVEČANJE BDP ZARADI MULTIPLIKATIVNEGA UČINKA INVESTICIJE .....</b>	<b>135</b>
<b>25.3 EKONOMSKI UČINKI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI.....</b>	<b>137</b>
<b>26 PREGLED PRIMERJALNIH CEN ZA DOLOČENE POSTAVKE PRI OBNOVI CEST.....</b>	<b>143</b>
<b>27 OBDOBJE TRAJANJA NOTRANJE POGODBE.....</b>	<b>144</b>
<b>28 VREDNOST NOTRANJE POGODBE OZ. KONCESIJE IN VPLIV IZVAJANJA KONCESIJE NA PRORAČUN OBČINE.....</b>	<b>148</b>
<b>28.1 VREDNOST NOTRANJE POGODBE OZ. KONCESIJE .....</b>	<b>148</b>
<b>28.2 VPLIV IZVAJANJA NOTRANJE POGODBE OZ. KONCESIJE NA PRORAČUN OBČINE .....</b>	<b>148</b>
<b>29 POVZETEK Z ZAKLJUČKOM .....</b>	<b>151</b>

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Legenda razvrstitve glede na indekse in posledično stanja poškodovanosti vozišča .....	10
Tabela 2: Časovni načrt izvedbe investicije po varianti B - Obnovitvena dela izvede JP Nigrad d.o.o. na podlagi in-house razmerja .....	43
Tabela 3: Predvidene sanacije odsekov cest v letu 2024-2028.....	46
Tabela 4: Analiza SWOT variante A - MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. zadolževanjem (javno naročilo) .....	75
Tabela 5: Analiza SWOT variante B - Obnovitvena dela izvede JP Nigrad na podlagi notranje (in-house) pogodbe .....	81
Tabela 6: SWOT analiza varianta: C - Izvedba projekta s podelitvijo koncesije na podlagi javnega razpisa .....	84
Tabela 7: Matrica predvidene razdelitve tveganj.....	94
Tabela 8: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene maj 2024 .....	105
Tabela 9: Ocena vseh vlaganj v EUR v tekočih cenah .....	105
Tabela 10: Ocena vseh vlaganj po letih v EUR, stalne cene maj 2024.....	107
Tabela 11: Ocena vseh vlaganj po letih v EUR v tekočih cenah.....	108
Tabela 12: Pregled obračuna amortizacije in izračuna preostanka vrednosti .....	111
Tabela 13: Finančni kazalniki v primeru izvedbe projekta z lastnimi sredstvi z vidika MO Maribor .....	112
Tabela 14: Finančni denarni tok projekta v primeru variante A in financiranja z lastnimi sredstvi, stalne cene maj 2024 .....	113
Tabela 15: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene maj 2024 .....	117
Tabela 16: Financiranje investicije po financerju v EUR, stalne cene maj 2024 .....	117
Tabela 17: Ocena vseh vlaganj po letih v EUR, stalne cene maj 2024.....	118
Tabela 18: Ocena vseh vlaganj in razdelitev financiranja po letih v EUR brez DDV, stalne cene maj 2024.....	121
Tabela 19: Finančni kazalniki za izvedbo projekta na podlagi "in-house razmerja" z vidika obstoječega javnega podjetja .....	122
Tabela 20: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" z vidika obstoječega javnega podjetja, stalne cene maj 2024.....	123
Tabela 21: Ocena vseh vlaganj in financiranja po letih v EUR brez DDV, stalne cene maj 2024 .....	126
Tabela 22: Pregled obračuna amortizacije in izračuna preostanka vrednosti .....	127
Tabela 23: Finančni kazalniki v primeru izvedbe projekta z "in-house razmerjem" z vidika MO Maribor .....	128
Tabela 24: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024 .....	129
Tabela 25: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" za 15-letno obdobje .....	131
Tabela 26: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" za 10-letno obdobje .....	133
Tabela 27: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti B "In-house razmerje" v primeru obnove cest v 3 letih.....	133
Tabela 28: Pregled obračuna vpliva multiplikacijskega učinka skozi leta v primeru obnove cest v 5 letih .....	136
Tabela 29: Primerjava ekonomskih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" .....	138
Tabela 30: Ekonomski denarni tok projekta v primeru variante A in financiranja z lastnimi sredstvi, stalne cene maj 2024 .....	139
Tabela 31: Ekonomski denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024.....	141
Tabela 32: Primerjalni pregled cen v EUR brez DDV .....	143

Tabela 33: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti B "In-house razmerje" v primeru obnove cest v 5 letih.....	144
Tabela 34: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" za 15 let z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024.....	145
Tabela 35: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" za 10 let z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024.....	147
Tabela 36: Načrt odplačila kredita za MO Maribor v primeru variante A: Z zadolževanjem .....	149
Tabela 37: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" za 15-letno obdobje .....	155
Tabela 38: Primerjava ekonomskih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva " in varianti B "In-house razmerje" .....	158

## KAZALO SLIK

Slika 1: Ocena stanja cest v MOM	10
Slika 2: Seštevek dolžine cest posamezne stopnje poškodovanosti v MOM	11
Slika 3: Obstoječe stanje Tomanove ulice	12
Slika 4: Obstoječe stanje Gaj nad Mariborom	12
Slika 5: Obstoječe stanje Beloruske ulice	13
Slika 6: Obstoječe stanje Prvomajske ulice	13
Slika 7: Makrolokacija - MOM	86
Slika 8: Mikrolokacija - identificiranje cest za obnovo	87

# A SPLOŠNI DEL

## 1. PODATKI O NAROČNIKU IN AVTORJIH ŠTUDIJE

### 1.1 NAROČNIK

Investitor: Mestna občina Maribor  
Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor  
Telefon: (02) 220 10 00  
E-pošta: mestna.obcina@maribor.si  
Davčna številka: SI 12709590  
Matična številka: 5883369000

### 1.2 AVTOR ŠTUDIJE

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.: SI 22672826

Za izdelovalca:

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

Datum: 30. avgust 2024

Podpis:

## 2 UVOD

### 2.1 OPIS PREDMETA

Ceste na območju Mestne občine Maribor (v nadaljevanju: MOM) so dotrajane in so po izvedenih meritvah v velikem deležu ocenjene kot v slabem ali zelo slabem stanju. Na večjih mestih so vidne mrežaste razpoke, udarne jame in rege, odprti stiki, deformiranje in obraba vozišča, ponekod pa so vidne tudi kolesnice. Navedene poškodbe so prisotne na vseh odsekih, ki so predvideni za sanacijo. Odseki so dotrajani in jih je potrebno sanirati, saj se lahko le tako prepreči še večja škoda na voziščih.

MOM je v sodelovanju z javnim podjetjem Nigrad pripravila akcijski načrt sanacije vozišč, MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028 (v nadaljevanju tudi: MASTER PLAN),<sup>1</sup> z namenom, da se preprečijo nadaljnje poškodbe vozišč, ki bodo zahtevale celovite obnove cest. Obnovitvena dela na voziščih, ki so nujno potrebna, da se sanira obstoječa in prepreči večja škoda, bodo zajemala praviloma preplastitve, na nekaterih mestih pa skupaj s preplastitvijo tudi poseg v ustroj vozišča.

MOM išče optimalen način za izvedbo predmetnih del, pri čemer so bili identificirani trije možni načini realizacije projekta:

- MOM izvede oz. sukcesivno izvaja obnovitvena dela z lastnimi sredstvi in z zadolževanjem v obliki javnega naročila (Varianta A),
- Obnovitvena dela izvede javno podjetje Nigrad na podlagi notranje (*in-house*) pogodbe za vzdrževanje občinski javnih cest (Varianta B),
- MOM podeli koncesijo zasebnem partnerju (Varianta C).

Vsak izmed identificiranih načinov ima določene prednosti in pomanjkljivosti. Z namenom identifikacije optimalnega načina izvedbe prijeta je bila izdelana predmetna študija.

---

<sup>1</sup> Mestna občina Maribor in Javno podjetje Nigrad d.o.o.: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028 - PREGLED STANJA VOZIŠČ IN AKCIJSKI NAČRT OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV ZA PETLETNO OBDOBJE 2024 - 2028.

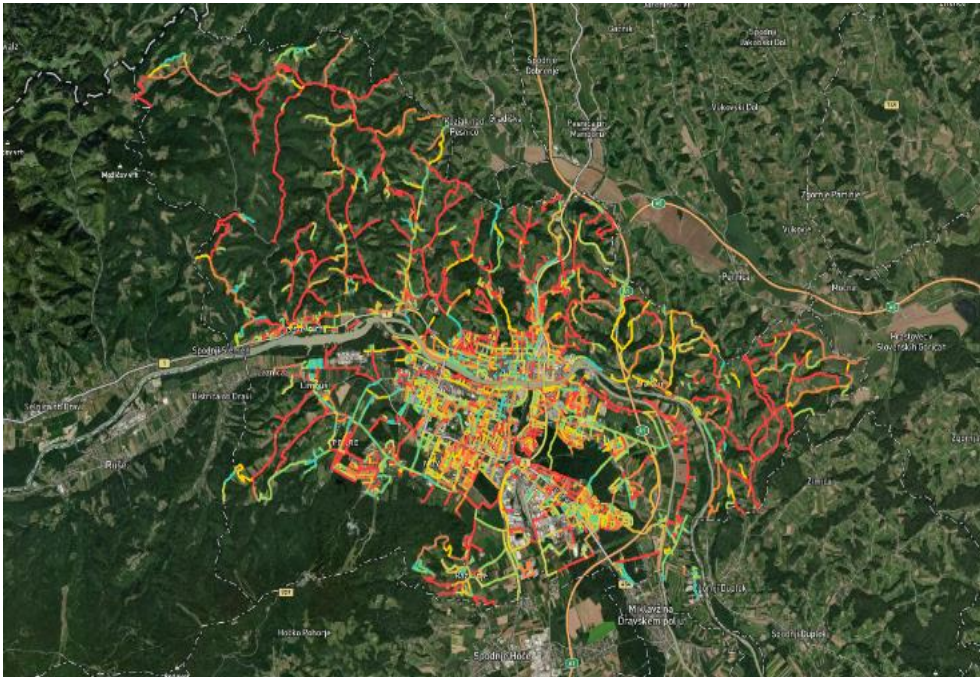
## 2.2 DEJANSKO STANJE

Javne prometne površine na območju MOM obsegajo: 800 km cest, 450 km pločnikov, 80 stopnišč, 8 železniških prehodov, 6 nadvozov, 5 podvozov, 2 nadhoda, 5 podhodov, 2000 opornih zidov in 2300 propustov, kar je skupaj predstavlja 4333 različnih cestnih objektov.

Vsako leto se pred zimsko sezono izvede posnetek vozišč s tako imenovano tehnologijo Vialytics, z namenom avtomatske izdelave ocene stanja pregledanih občinskih cest. Tehnologija Vialytics ima program, ki vsake 4m fotografira cesto in beleži vibracije. Posnete slike se nato analizirajo s pomočjo nevronske mreže, algoritem zazna poškodbe, kot luknje ali razpoke, in jih razvrsti v ustrezen razred poškodb. S pomočjo teh podatkov je mogoče optimizirati začetek vzdrževalnih ukrepov in prioritizirati ceste, ki jih je potrebno prednostno sanirati. Na podlagi izdelane ocene stanja je MOM pripravila program - akcijski načrt sanacije vozišč, MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028. Obnovitvena dela na voziščih bodo zajemala praviloma preplastitve, na nekaterih mestih pa skupaj s preplastitvijo tudi poseg v ustroj vozišča.

Na sliki spodaj je prikazana ocena stanja cest v MOM, pri čemer je faktor poškodovanosti cest prikazan po barvah. Na sliki je prikazana poškodovanost od 1 do 5 kritičnih poškodb cestišča, pri čemer 1 prikazuje najmanj kritično cestišče in 5 najbolj kritično cestišče po poškodbah.

## Slika 1: Ocena stanja cest v MOM



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

Spodaj je prikazana legenda razvrstitve glede na indekse in posledično stanja poškodovanosti vozišča.

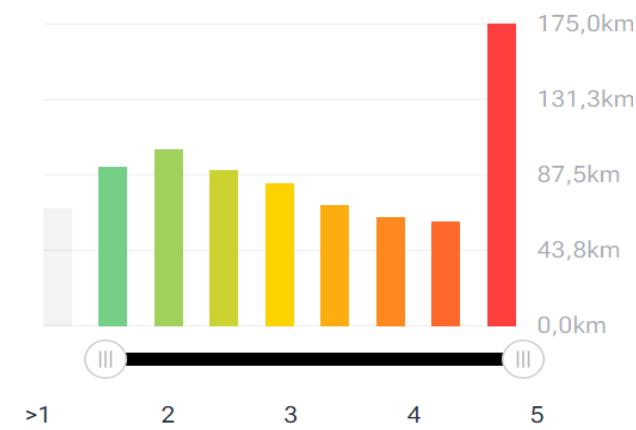
Tabela 1: Legenda razvrstitve glede na indekse in posledično stanja poškodovanosti vozišča

Razred	Ocena MSI (MSI <math>MSI</math>)	Barvne vrednosti	Barva
Asfaltna vozišča			
0 – 1	$0 \leq MSI < 1$	R: 0, G: 128, B: 0	
1 – 2	$1 \leq MSI < 2$	R: 0, G: 255, B: 0	
2 – 3	$2 \leq MSI < 3$	R: 196, G: 255, B: 0	
3 – 4	$3 \leq MSI < 4$	R: 255, G: 255, B: 0	
4 – 5	$4 \leq MSI < 5$	R: 255, G: 128, B: 0	
5 – 9	$5 \leq MSI \leq 9$	R: 255, G: 0, B: 0	
Makadamska vozišča			
1	OPC = -1	R: 0, G: 255, B: 255	

Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

Na grafikonu spodaj pa je prikazan seštevek dolžine cest posamezne stopnje poškodovanosti v MOM.

**Slika 2: Seštevek dolžine cest posamezne stopnje poškodovanosti v MOM**



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

V poglavju 11 te Študije so prikazane predvidene obnove odsekov cest v letih 2024-2028 z dolžino sanacij in ocenjeno vrednostjo, ki so predvidena za preplastitev v obdobju 2024-2028, kakor izhajajo iz MASTER PLANA. Čeprav je MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM pripravljen za leta 2024-2028, smo v predmetni Študiji finančno analizo izvajali za leta 2024-2029, saj časovnica ne omogoča več, da bi se dela na terenu pričela v letu 2024. V finančni analizi smo tako upoštevali, da se v letu 2024 izvedejo pripravljalske aktivnosti, dejanska dela na terenu pa se izvajajo v letih 2025-2029

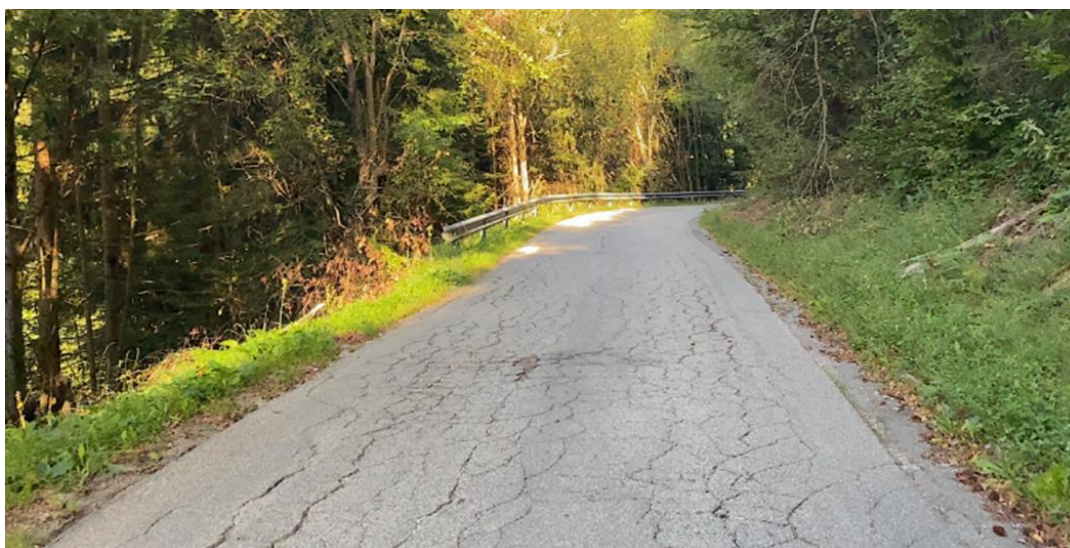
Na spodnjih slikah je prikazano stanje nekaterih ulic in cest v MOM, katere je potrebno sanirati.

**Slika 3: Obstoječe stanje Tomanove ulice**



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

**Slika 4: Obstoječe stanje Gaj nad Mariborom**



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

**Slika 5: Obstoječe stanje Beloruske ulice**



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

**Slika 6: Obstoječe stanje Prvomajske ulice**



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

Pri terenskem ogledu odsekov, ki jih je program označil, da so v slabem stanju, so bile opredeljene dolžine odsekov, ki so obravnavane v MASTER PLANU in tej Študiji in so prikazane v poglavju 11 te Študije.

Dolžine odsekov se pa lahko spremenijo še naknadno, ko se bo ugotovilo dejansko stanje asfalta in asfaltne podlage. Natančne meritve so omogočile izdelavo podrobnega načrta sanacije, ki vključuje popravilo ali zamenjavo poškodovanih delov cest. Sanacija je nujna za zagotovitev varnosti in udobja uporabnikov cest ter za

podaljšanje življenjske dobe cestne infrastrukture. Sanacija vključuje popravilo mrežastih razpok, zapolnitev udarnih jam in reg, popravilo odprtih stikov ter zamenjavo deformiranih in obrabljenih delov vozišča. V nekaterih primerih je potrebna tudi celovita rekonstrukcija vozišča, kjer so poškodbe preveč obsežne za enostavna popravila.

S temi ukrepi je cilj izboljšati stanje cestne infrastrukture in zagotoviti boljšo pretočnost prometa ter večjo varnost za vse udeležence v prometu. Sanacija je nujna za varnost udeležencev v prometu in trajnostno gospodarstvo, predvsem pa za ohranjanje kakovosti življenja prebivalcev ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja. Po pripravljenem programu bi imeli po petletnem obdobju v MOM vozišča na nivoju stanja »dobro«.

Za izvedbo MASTER PLAN-a je treba izbrati optimalen način izvedbe le-tega. Z namenom identifikacije optimalnega načina realizacije projekta je izdelana predmetna študija.

## **2. 3 IZVAJANJE REDNEGA VZDRŽEVANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST V MOM**

Kot izhaja iz Statuta Mestne občine Maribor (v nadaljevanju tudi: MOM), je ena iz med glavnih nalog občine skrb za lokalne javne službe tako, da:

- zagotavlja opravljanje javnih služb, ki jih sama določi in javnih služb, za katere je tako določeno z zakonom;
- določa vrsto lokalnih javnih služb in način izvajanja lokalnih javnih služb;
- ustanavlja javne zavode in javna podjetja;
- odloča o koncesijah;
- med drugim zagotavlja gospodarsko javno službo za vzdrževanje občinskih javnih cest ter gradnjo in vzdrževanje komunalne infrastrukture.

V okvir nalog MOM spada tudi upravljanje, gradnja in vzdrževanje lokalnih javnih cest in drugih javnih poti, površin za pešce in peške, ter kolesarje in kolesarke, igrišč

za šport in rekreacijo ter otroških igrišč, javnih parkirnih prostorov, parkov, trgov in drugih javnih površin.<sup>2</sup>

Kakor izhaja iz Odloka o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor<sup>3</sup> vzdrževanje občinskih javnih cest opravlja javna služba v obliki javnega podjetja. Javna služba se opravlja na celotnem območju mestne občine in obsega:

- redno vzdrževanje občinskih javnih cest;
- redno vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na cestnem zemljišču državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja;
- vzdrževalna dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja prometno varnost in prevoznost javnih cest;
- nadzor nad stanjem občinskih javnih cest in cestnega zemljišča;
- vzpostavitev prevoznosti javnih cest ob naravnih in drugih nesrečah;
- vzdrževanje priključkov občinskih cest na državno cesto, razen prometne signalizacije in prometne opreme, namenjene odvijanju prometa na državni cesti;
- vzdrževanje odstavnih niš, parkirnih površin, avtobusnih postajališč in drugih prometnih površin izven vozišča;
- vzdrževanje kolesarskih stez, pločnikov in cestnih objektov;
- vzdrževanje cestne razsvetljave, semaforjev, razen krmilnih naprav semaforjev, in prometne signalizacije z zunanjo ali notranjo osvetlitvijo s pripadajočim napajalnim omrežjem;
- vzdrževanje zelenih površin in urbane opreme v območju cestnega zemljišča.

Javno službo skladno z Odlokom o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor<sup>4</sup> trenutno opravlja Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje,

---

<sup>2</sup> Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019, 4/2022.

<sup>3</sup> Odlok o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 7/2023.

<sup>4</sup> Prav tam.

d.o.o.. Slednje je urejeno s Pogodbo o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor št.:4102-412/2023-1 z dne 15. 6. 2023 (v nadaljevanju tudi: notranja pogodba), ki je začela veljati z 1. majem 2023 in se uporablja do 30. aprila 2033, z možnostjo podaljšanja.

Z notranjo pogodbo je MOM javnemu podjetju Nigrad d.o.o. podelila posebno in izključno pravico ter dolžnost opravljati obvezno lokalno gospodarsko javno službo rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v MOM. Pogodba ureja obseg javne službe, torej redno vzdrževanje občinskih javnih cest, redno vzdrževanje drugih prometnih površin, objektov in naprav na cestnem zemljišču državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja v MOM. V Pogodbi so dodatno usklajena finančna vprašanja glede javne službe in nadzor nad izvajanjem javne službe ter oprema in naprave javne službe v lasti izvajalca javne službe. K Pogodbi so priložene priloge:

- Območje in seznam občinskih javnih cest in drugih prometnih površin;
- Seznam opreme in naprav javne službe;
- Podrobnejši seznam nalog rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin;
- Standardi vzdrževanja.

Storitve, ki jih javno podjetje izvaja v enotah javnih prometnih površin so naslednje:

- letno vzdrževanje javnih prometnih površin;
- barvanje talne signalizacije;
- vzdrževanje vertikalne signalizacije;
- asfalterška dela;
- košnja in vzdrževanje obcestnih zelenic;
- vzdrževanje drevoredov in zasaditev;
- izvajanje zimske službe.

### 3 NAMEN IN CILJI PROJEKTA

Osnovni namen in cilj projekta je izvedba projekta »MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028«.

Cilji investicije so zlasti:

- izvedba obnovitvenih del na voziščih, ki so nujno potrebna, da se sanira obstoječa in prepreči večja škoda;
- izboljšanje stanja cest in drugih prometnih površin, za zagotavljanje varnosti in prevoznosti, kar je še posebej pomembno za preprečevanje nesreč in zagotavljanje nemotenega prometa;
- izpolnjevanje zakonske obveznosti po Zakonu o cestah, iz katere izhaja, da je vzdrževanje javnih cest obvezna gospodarska javna služba in kar pomeni, da občine ne le imajo pravico, ampak so tudi zakonsko obvezane zagotavljati vzdrževanje cest na svojem območju;
- sanacija vozišč v MOM;
- znižanje stroškov vzdrževanja cest in drugih površin;
- skrb za nemoten transport uporabnikov;
- prilagajanje vzdrževalnih del lokalnim potrebam in značilnostim;
- izboljšanje lokalne infrastrukture ter posledično višja življenjska raven in kakovost življenja občanov;
- nadzor nad stanjem cest.

## 4 ANALIZA TRGA

Predmetna študija je izdelana pred izvedbo poziva promotorjem. Glede na to, da je sedanji izvajalec vzdrževanja cest v MOM javno podjetje Nigrad s katerim je sklenjena notranja (*in-house*) pogodba, se odpira vprašanje, katera varianta je optimalna za izvedbo projekta.

Glede na zgoraj navedeno, so v predmetni študiji obravnavane naslednje variante:

- Varianta A: MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. z zadolževanjem;
- Varianta B: Obnovitvena dela izvede javno podjetje Nigrad na podlagi notranjega (*in-house*) razmerja (razširitev obstoječe notranje pogodbe);
- Varianta C: MOM podeli koncesijo.

V kolikor bi se v predmetni študiji izkazala kot optimalna varianta C, bi bilo v nadaljevanju postopka smiselno izvesti analizo trga s pozivom protomorjem skladno z 32. in naslednjimi členi Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP).<sup>5</sup>

Projekt je vezan na javno infrastrukturo, ki jo ne bo mogoče neposredno tržiti. Sanirana infrastruktura bo omogočala razvoj družbe in širše družbene koristi, vključno z izboljšano prometno varnostjo, večjo mobilnostjo, boljšimi pogoji za gospodarski razvoj ter dvigom kakovosti življenja za vse prebivalce. Dolgotrajne koristi prenovljene infrastrukture bodo vključevale tudi zmanjšanje stroškov vzdrževanja in popravila v prihodnosti, saj bodo pravočasne obnove vozišč preprečile nastanek večje škode. S tem se bo občinski proračun lahko v prihodnje bolj učinkovito uporabljal za druge potrebne projekte in storitve. Vse te izboljšave bodo prispevale k celostnemu razvoju MOM, kar bo imelo dolgoročne pozitivne učinke na socialno in gospodarsko tkivo skupnosti. S tem se bo okrepila tudi privlačnost območja za nove investicije in povečala konkurenčnost lokalnega gospodarstva.

---

<sup>5</sup> Uradni list RS, št. 127/06.

## **5 OPREDELITEV JAVNEGA INTERESA ZA IZVEDBO PROJEKTA**

MOM skladno s strateškimi dokumenti in veljavnimi predpisi na nacionalni in lokalni ravni ugotavlja, da obstaja javni interes za izvedbo projekta Izvedba projekta »MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028«, saj se s slednjim uresničujejo in dosegajo cilji v nadaljevanju podrobneje predstavljenih strategij, programov in smernic.

Za namene opredelitve javnega interesa za izvedbo projekta oziroma preveritev usklajenosti s strateškimi dokumenti in dolgoročnimi in srednjeročnimi programi so bile preučene področne strategije, predpisi in programi, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

### **5.1 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030**

Strategija razvoja Slovenije 2030<sup>6</sup> (v nadaljevanju: Strategija 2030) predstavlja 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 uravnoveženim 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

---

<sup>6</sup> Strategija razvoja Slovenije 2030, sprejeta na 159. redni seji Vlade RS, dne 7. decembra 2017.

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.

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

Rast gospodarstva mora biti vključujoča in zelena ter mora temeljiti na visoki konkurenčnosti in inovativnosti. To bi omogočilo 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.

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 visokega 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 MOM.

## **5.2 RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V RS ZA OBDOBJE DO LETA 2030 (RENPRP30)**

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji<sup>7</sup> (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

---

<sup>7</sup> Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, Uradni list RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 - ZCPN.

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

Z vzdrževalnimi deli, izvajanjem obnove cestišč ob in na cestiščih se zagotavlja in izboljšuje prometno varnost uporabnikov teh delov javnih površin. Omenjena dela sodijo v okvir izboljšanja prometne varnosti na občinskih javnih cestah ter drugih prometnih površinah v MOM. S tem se zasleduje predmetni nacionalni program.

### **5.3 ZAKON O LOKALNI SAMOUPRAVI**

V 21. členu Zakona o lokalni samoupravi (ZLS)<sup>8</sup> so določene temeljne naloge občine, med katere spadajo tudi: upravljanje občinskega premoženja; omogočanje pogojev za gospodarski razvoj občine; načrtovanje prostorskega razvoja in opravljanje nalog, skladno z zakonodajo, na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavljanja javne službe gospodarjenja s stavbnimi zemljišči v okviru svojih pristojnosti; urejanje, upravljanje in skrb za lokalne javne službe; skrb za varstvo zraka, tal, vodnih virov, za varstvo pred hrupom, za zbiranje in odlaganje odpadkov in opravljanje drugih dejavnosti varstva okolja; gradnja, vzdrževanje in urejanje lokalnih javnih cest, javnih

---

<sup>8</sup> 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.

poti, rekreacijskih in drugih javnih površin, urejanje drugih lokalnih zadev javnega pomena.

V 61. členu ZLS je določeno, da občina zagotavlja opravljanje javnih služb, ki jih v skladu z zakonom določi s svojim splošnim aktom, in javnih služb, za katere je tako določeno z zakonom (lokalne javne službe). Opravljanje lokalnih javnih služb zagotavlja občina:

- neposredno v okviru občinske uprave;
- z ustanavljanjem javnih zavodov in javnih podjetij;
- z dajanjem koncesij;
- na drug način, določen v skladu z zakonom.

Način in pogoje opravljanja lokalnih javnih služb v skladu z 62. členom ZLS predpiše občina, če zakon ne določa drugače.

Predvideni projekt predstavlja izvajanje nalog MOM in je kot tak v javnem interesu. Še posebej bo MOM na ta način zagotavljala opravljanje naloge skrbi, urejanja in upravljanja lokalne javne službe ter skrbi za obnovo občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v MOM in tako posledično upravljanja z občinskim premoženjem, saj se bosta z nadaljevanjem izvajanja lokalne gospodarske javne službe skrb za upravljanje z občinskim premoženjem ter skrb za javne površine v MOM, še povečala.

## **5.4 ZAKON O GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH (ZGJS)**

Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS)<sup>9</sup> v svojem 2. členu določa, da se gospodarske javne službe določijo z zakoni s področja energetike, prometa in zvez, komunalnega in vodnega gospodarstva in gospodarjenja z drugimi vrstami naravnega bogastva, varstva okolja ter z zakoni, ki urejajo druga področja gospodarske infrastrukture.

---

<sup>9</sup> Zakon o gospodarskih javnih službah, Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 - ZZLPP0, 127/06 - ZJZP, 38/10 - ZUKN in 57/11 - ORZGJS40.

Gospodarske javne službe so, kot je to opredeljeno v 3. členu ZGJS republiške ali lokalne in so lahko obvezne ali izbirne. Obvezna gospodarska javna služba se določi z zakonom.

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 javne službe varstva okolja. Na podlagi ugotovljenega bo izbrana oblika, ki bo ekonomsko najustreznejša.

## **5.5 ZAKON O CESTAH (ZCes-2)**

Zakon o cestah (ZCes-2)<sup>10</sup> 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;

---

<sup>10</sup> Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 - ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 - ZUNPEOVE.

- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih;
- ukrepe za zmanjšanje škodljivih vplivov emisij prometa.

ZCes-2 v 2. členu med drugim opredeljuje sledeče izraze:

»[...]

*74. redna vzdrževalna dela cest so dela, s katerimi se zagotavlja potreben nivo vzdrževanja cest, ki zagotavlja pogoje za varno odvijanje prometa v vseh vremenskih razmerah;*

[...]

*97. vzdrževalna dela so dela v okviru meje cestnega zemljišča, s katerimi se ne spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture. Obsegajo vzdrževanje vseh delov ceste, zamenjavo posameznih konstrukcijskih elementov ceste ter izboljšave, povezane z varnostjo ceste, vodenjem prometa in digitalizacijo;*

*98. vzdrževalna dela v javno korist je izvedba gradbenih in drugih del, povezanih z gradnjo in varnostjo ceste v območju ceste, s katerimi se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo;«*

ZCes-2 v 19. členu določa, da je vzdrževanje javnih cest obvezna gospodarska javna služba, ki obsega dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja varnost in prevoznost javnih cest, nadzor nad stanjem javnih cest in cestnega zemljišča ter vzpostavitev prevoznosti javnih cest ob naravnih in drugih nesrečah.

ZCes-2 v 21. členu opredeljuje način izvedbe za vzdrževalna dela, vzdrževalna dela v javno korist, rekonstrukcijo in novogradnjo cest, kot sledi:

»(1) Pri vzdrževalnih delih izvajalec del najpozneje v 30 dneh po končanju del poda upravljavcu ceste pisno izjavo o dokončanju del. Po prejemu izjave upravljavec ceste z izvajalcem in nadzornikom opravi pregled izvedenih del. Vzdrževalna dela se zaključijo s sklepom upravljavca ceste.

(2) V okviru vzdrževalnih del v javno korist se lahko zgradijo tudi drugi cestni objekti, ki jih pogojujejo načrtovana vzdrževalna dela v javno korist (npr. premostitveni objekti, oporni in podporni zidovi, nadhodi, podhodi, prepusti, protihrupne ograje), ter objekti gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo, ki jih je treba v območju ceste zgraditi, nadomestiti ali prestaviti zaradi izvedbe teh del.

(3) Kot vzdrževalna dela v javno korist se lahko izven območja ceste izvajajo ukrepi, namenjeni varovanju ceste pred padajočim kamenjem in drevjem (npr. lovilne mreže, zaščitne mreže in palisadne stene), ukrepi, namenjeni varovanju bivalnega okolja pred vplivi ceste (npr. protihrupna zaščita), ter gradnja začasnih premostitvenih objektov in cest za potrebe obvozov, katerih uporaba je dovoljena največ dve leti.

[...]

(5) Za izvedbo vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist se investicijska dokumentacija ne izdeluje, razen dokumenta o identifikaciji investicijskega projekta in poročila o izvajanju investicije.

[...]

(12) Rekonstrukcija in novogradnja cest se izvajata v skladu z zakonoma, ki urejata graditev objektov in urejanje prostora.«

Zakon o cestah v 72. členu določa, da v naselju občine vzdržujejo prometne površine, objekte in naprave na cestnem zemljišču državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja:

- priključke občinskih cest na državno cesto, razen prometne signalizacije in prometne opreme, namenjene odvijanju prometa na državni cesti;
- odstavne niše, parkirne površine, avtobusna postajališča in druge prometne površine izven vozišča;
- kolesarske steze, pločnike in cestne objekte na teh površinah;
- cestno razsvetljava, semaforje, razen krmilnih naprav semaforjev, in prometno signalizacijo z zunanjo ali notranjo osvetlitvijo s pripadajočim napajalnim omrežjem, vključno z oskrbo z električno energijo;
- zelene površine in urbano opremo v območju cestnega zemljišča.

Način opravljanja gospodarske javne službe vzdrževanja državnih cest določi vlada, občinskih cest pa občina.

## **5.6 PRAVILNIK O REDNEM VZDRŽEVANJU JAVNIH CEST**

Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest<sup>11</sup> določa vrste in način izvedbe rednih vzdrževalnih del na javnih cestah (v nadaljnjem besedilu: vzdrževanje cest) in potrebni nivo rednega vzdrževanja cest.

Predmetni pravilnik je sicer na podlagi tretjega odstavka 156. člena Zakona o cestah (ZCes-2) z dnem uveljavitve tega zakona prenehal veljati, vendar pa se uporablja do uveljavitve predpisov, izdanih na podlagi tega zakona. Nov pravilnik, ki bi bil sprejet na podlagi ZCes-2, še ni bil sprejet.

V zvezi z namenom vzdrževanja javnih cest je v 3. členu pravilnika opredeljeno, da se javne ceste se vzdržuje tako, da:

- se ohranijo njihove prometne, tehnične in varnostne lastnosti,
- se okolje v največji možni meri zaščiti pred škodljivimi vplivi cestnega prometa.

---

<sup>11</sup> Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest, Uradni list RS, št. 38/16 in 132/22 - ZCes-2.

Vsled navedenega je v 4. členu pravilnika glede načrtovanja in načina izvajanja del rednega vzdrževanja določeno, da se vzdrževanje cest opravlja vestno in po pravilih stroke, z uporabo sodobnih tehnologij in mehanizacije ter s strokovno usposobljenimi izvajalci rednega vzdrževanja cest. Strokovni nadzor nad rednim vzdrževanjem cest zagotavlja upravljavec cest.

Nadalje pravilnik v istem členu določa, da se vzdrževanje ceste začne po predaji ceste ali njenega posameznega dela v promet. Vzdrževanje cest se praviloma opravlja v času najprimernejših vremenskih, prometnih in drugih razmer za opravljanje teh del. Območje, kjer se opravlja vzdrževanje ceste, izvajalec rednega vzdrževanja ceste označi in zavaruje s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo v skladu s pravilnikom, ki ureja zapore na cestah, tako da je zagotovljena varnost prometa in delavcev pri opravljanju del. Začasno prometno ureditev izvajalec rednega vzdrževanja ceste odstrani takoj, ko ni več potrebna.

Vzdrževanje cest se na podlagi 6. člena pravilnika opravlja v skladu z izvedbenim programom rednega vzdrževanja cest, ki ga ob upoštevanju razpoložljivih finančnih sredstev pripravi izvajalec rednega vzdrževanja ceste in ga predloži v potrditev upravljavcu cest.

Dela rednega vzdrževanja so opredeljena v 10. členu pravilnika in so:

1. pregledniška služba,
2. redno vzdrževanje prometnih površin,<sup>12</sup>
3. redno vzdrževanje cestnih objektov,
4. redno vzdrževanje bankin,
5. redno vzdrževanje naprav za odvodnjavanje,
6. redno vzdrževanje brežin in berm,

---

<sup>12</sup> Redno vzdrževanje prometnih površin, ki so sestavni del javne ceste, skladno s 12. členom tega Pravilnika obsega njihovo čiščenje in popravila lokalnih poškodb (npr. krpanje udarnih jam in mrežastih razpok) oziroma polaganje asfaltne prevleke preko vozišča in robnih pasov, zalivanje posameznih razpok, stikov in reg, rezkanje zglajenih in neravnih asfaltnih površin ali izdelavo asfaltnih prevlek preko zglajenih površin ter popravila drugih podobnih poškodb.

7. redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme,
8. redno vzdrževanje cestne razsvetljave, naprav in ureditev,
9. redno vzdrževanje vegetacije,
10. zagotavljanje preglednega polja in prostega profila ceste,
11. čiščenje cest,
12. redno vzdrževanje mejnikov,
13. redno vzdrževanje drugih funkcionalnih površin,
14. nadzor osnih obremenitev, skupnih mas in dimenzij vozil,
15. intervencijski ukrepi in
16. zimska služba.

Pravilnik nadalje podrobneje predpisuje vsebino posameznih rednih vzdrževalnih del.

## **5.7 PRAVILNIK ZA IZVEDBO INVESTICIJSKIH VZDRŽEVALNIH DEL IN VZDRŽEVALNIH DEL V JAVNO KORIST NA JAVNIH CESTAH**

S tem pravilnikom<sup>13</sup> so za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist določeni način in postopek odobritve projektne dokumentacije, vrsta in način izvedbe, način in postopek nadzora nad izvedbo, način in postopek pregleda ter način in postopek prevzema.

Predmetni pravilnik je sicer na podlagi tretjega odstavka 156. člena Zakona o cestah (ZCes-2) z dnem uveljavitve tega zakona prenehal veljati, vendar pa se uporablja do uveljavitve predpisov, izdanih na podlagi tega zakona. Nov pravilnik, ki bi bil sprejet na podlagi ZCes-2, še ni bil sprejet.

V 11. in 12. členu opredeljuje Pravilnik investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist ter način njihove izvedbe.

---

<sup>13</sup> Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 - ZCes-2.

»11. člen

*(investicijska vzdrževalna dela)*

*(1) Investicijska vzdrževalna dela se izvajajo na podlagi izvedbenega načrta in le izjemoma na podlagi projekta za izvedbo.*

*[...]*

*(4) Po podpisu pogodbe mora biti izvajalec del dokazno uveden v delo z vpisom v gradbeni dnevnik s strani predstavnika investitorja ali njegovega pooblaščenca. Uvedba v delo je lahko izvedena tudi v obliki samostojnega dokumenta.*

*(5) O izvajanju del se vodi gradbeni dnevnik v skladu s predpisi o graditvi objektov.*

*[...]*

12. člen

*(vzdrževalna dela v javno korist)*

*(1) Vzdrževalna dela v javno korist se izvajajo na podlagi projekta za izvedbo in le izjemoma na podlagi izvedbenega načrta.*

*(2) Z vzdrževalnimi deli v javno korist se začne na podlagi izdelanega in recenziranega projekta za izvedbo ali izdelanega izvedbenega načrta, izdelanega načrta organizacije gradbišča in izdelanega varnostnega načrta. Ob posebej utemeljenih razlogih (npr. zavarovanje brežin, sanacija, preplastitev vozišča) s strani upravljavca ceste se lahko z izvedbo del prične tudi brez recenziranega projekta za izvedbo.*

*(3) Po podpisu pogodbe mora biti izvajalec del s strani investitorja oziroma njegovega pooblaščenca uveden v delo v obliki samostojnega dokumenta ali zapisnika iz katerega mora biti razvidna predana dokumentacija in drugi podatki, potrebni za pričetek in izvedbo del.*

*(4) O izvajanju del se vodi gradbeni dnevnik v skladu s predpisi o graditvi objektov.*

*(5) Knjiga obračunskih izmer se vodi v skladu s predpisi o graditvi objektov in sklenjeno pogodbo.*

*[...]*«

## 5.8 STATUT MESTNE OBČINE MARIBOR

Kot izhaja iz Statuta MOM<sup>14</sup> je ena izmed primarnih nalog občine urejanje, upravljanje in skrb za lokalne javne službe tako, da:

- določa obvezne in izbirne lokalne javne službe ter obliko zagotavljanja in način opravljanja obveznih in izbirnih lokalnih javnih služb,
- odloča o koncesijah,
- ustanavlja javne zavode in javna podjetja,
- zagotavlja sredstva za delovanje lokalnih javnih služb,
- med drugim zagotavlja gospodarske javne službe za urejanje javnih poti, površin za ceste in zeleni površin ter vzdrževanje občinskih javnih cest

V okvir nalog spada tudi upravljanje, gradnja in vzdrževanje lokalnih javnih cest in drugih javnih poti, površin za pešce in peške, ter kolesarje in kolesarke, upravljanje igrišč za šport in rekreacijo ter otroških igrišč, javnih parkirnih prostorov, parkov, trgov in drugih javnih površin ter zagotavljanje varnosti v cestnem prometu na mestnih cestah in urejanje prometa v mestu.<sup>15</sup>

V tem delu je predmetni projekt skladen s Statutom MOM.

## 5.9 TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MARIBOR 2023-2030

Trajnostna urbana strategija Maribor 2023-2030 (v nadaljevanju: Trajnostna urbana strategija)<sup>16</sup> je dokument MOM, s katerim se opredeljuje nadaljnji razvoj občine med letoma 2023 in 2030.

---

<sup>14</sup> Statut Mestne občine Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 10/2011, 8/2014, 12/2019, 4/2022.

<sup>15</sup> Prav tam, 10. člen.

<sup>16</sup> MOM: Trajnostna urbana strategija za Maribor 2023-2035, dostopno na: <[https://maribor.si/wp-content/uploads/2024/04/TUS-Maribor-2035\\_sprejet-21\\_12\\_2023.pdf](https://maribor.si/wp-content/uploads/2024/04/TUS-Maribor-2035_sprejet-21_12_2023.pdf)>, 14. 6. 2024.

V okviru Trajnostne urbane strategije MOM zasleduje naslednje prednostne cilje:

- Pametno mesto;
- Podnebno nevtrarno in zdravo mesto;
- Mesto kratkih razdalj - trajnostna mobilnost;
- Funkcionalno, integrirano mesto;
- Upravno središče države;
- Prestolnica talenta in priložnosti;
- Mesto, ki krepi veselje do življenja.

Eden izmed pomembnih ciljev Trajnostne urbane strategije je tako Mesto kratkih razdalj - trajnostna mobilnost, kamor spadajo tudi prenovljene ceste. Slednji cilj tako zasleduje tudi obravnavani projekt.

## **5.10 ODLOK O LOKALNIH GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽBAH V MESTNI OBČINI MARIBOR**

Odlok o lokalnih gospodarskih javnih službah v Mestni občini Maribor<sup>17</sup> ureja lokalne gospodarske javne službe v MOM, opredeljuje način njihovega izvajanja, strokovno-tehnične, organizacijske in razvojne naloge, varstvo uporabnikov, financiranje lokalnih gospodarskih javnih služb in druga vprašanja v zvezi z izvajanjem lokalnih gospodarskih javnih služb v Mestni občini Maribor. Predmetni Odlok v 5. členu določa, da se kot *obvezne lokalne gospodarske javne službe* opravljajo naslednje dejavnosti:

- oskrba s pitno vodo,
- odvajanje in čiščenje komunalne in padavinske odpadne vode,
- zbiranje in prevoz komunalnih odpadkov,
- odlaganje ostankov predelave ali odstranjevanje komunalnih odpadkov,
- urejanje in čiščenje utrjenih in zelenih javnih površin,

---

<sup>17</sup> Odlok o lokalnih gospodarskih javnih službah v Mestni občini Maribor (uradno prečiščeno besedilo št. 1), Medobčinski uradni vestnik, št. 11/2012, 13/2012, 11/2013, 12/2014, 25/2014, 15/2017, 9/2018, 2/2020, 3/2021, 8/2021, 18/2022, 7/2023, 22/2023, 23/2023, 7/2024.

- vzdrževanje občinskih javnih cest,
- pomoč, oskrba in namestitvev zapuščenih živali v zavetišču,
- linijski prevoz v mestnem prometu,
- zagotavljanje 24- urne dežurne službe pogrebne dejavnosti.

Kot obvezne lokalne gospodarske javne službe se opravljajo tudi dejavnosti, ki niso določene v prejšnjem odstavku, če tako določa zakon.

V 6. členu Odloka o lokalnih gospodarskih javnih službah v MOM je določeno, da se kot izbirne lokalne gospodarske javne službe opravljajo naslednje dejavnosti:

- oskrba z energetskimi plini,
- oskrba s toplotno energijo,
- *redno vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na cestnem zemljišču državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja,*
- varstvo pred požarom,
- upravljanje s pristanišči, vstopno izstopnimi mesti ter prevoz potnikov po reki Dravi,
- prevoz potnikov po žičniških napravah,
- monitoring stanja okolja,
- upravljanje prometnega dela Avtobusne postaje Maribor,
- vzdrževanje in upravljanje tržnic
- upravljanje mobilnega plačevanja parkirnine, upravljanje posebej urejenih parkirišč izven vozišč javnih cest, upravljanje prometne opreme namenjene mirujočemu prometu, odvoz in hramba nepravilno parkiranih vozil,
- upravljanje začasnih parkirišč in garaž,
- upravljanje javnih športnih objektov,
- upravljanje in urejanje pokopališč.

## 5.11 ODLOK O NAČINU OPRAVLJANJA LOKALNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE REDNEGA VZDRŽEVANJA OBČINSKIH JAVNIH CEST IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V MESTNI OBČINI MARIBOR

Z Odlokom o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor,<sup>18</sup> so podrobneje opredeljeni predmet in pogoji izvajanja obvezne lokalne gospodarske javne službe na območju MOM. Javna služba se opravlja v obliki javnega podjetja in jo opravlja Javno podjetje Nigrad, komunalno podjetje d.o.o. Izvajalec javne službe je bil ustanovljen z Odlokom o ustanovitvi javnega podjetja Nigrad, d.o.o..<sup>19</sup>

Odlok v nadaljnjem besedilu določa vrsto in obseg storitev javne službe ter območje izvajanja, ki obsega celotno MOM. Javna služba skladno s 7. členom obsega redno vzdrževanje občinskih javnih cest in redno vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na cestnem zemljišču državne ceste, ki so v funkciji površin naselja.

Redno vzdrževanje občinskih javnih cest iz prejšnjega odstavka obsega dela in naloge, kakor so opredeljena v vsakokrat veljavnih področnih predpisih, zlasti pa zajema:

- vzdrževalna dela za ohranjanje občinskih javnih cest v stanju, ki zagotavlja varnost in prevoznost javnih cest; nadzor nad stanjem javnih cest in cestna zemljišča; vzpostavitev prevoznosti občinskih javnih cest ob naravnih in drugih nesrečah.

Vzdrževanje drugih prometnih površin obsega dela in naloge, kakor so opredeljena v vsakokratnih veljavnih področnih predpisih, zlasti pa zajema vzdrževanje:

---

<sup>18</sup> Odlok o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 7/2023.

<sup>19</sup> Odlok o ustanovitvi Javnega podjetja Nigrad, d. o. o, Uradno glasilo slovenskih občin, št. 26/2022.

- odstavnih niš, parkirnih površin, avtobusnih postajališč in drugih prometnih površin izven vozišča;
- kolesarskih stez, pločnikov in cestnih objektov;
- cestne razsvetljave, semaforjev, razen krmilnih naprav semaforjev, in prometne signalizacije z zunanjo ali notranjo osvetlitvijo s pripadajočim napajalnim omrežjem;
- zelenih površin in urbane opreme v območju cestnega zemljišča.

Glede virov financiranja storitev je v 12. členu odloka določeno, da Javno podjetje pridobiva sredstva za izvajanje javne službe iz proračuna mestne občine in drugih virov.

V 19. členu odloka je določeno, da o pogojih in načinu opravljanja javne službe mestna občina in izvajalec skleneta pogodbo.

## 6 NAVEDBA KLJUČNIH PREDPISOV, KI SE UPORABLJAJO ZA NOTRANJE IN KONCESIJSKE POGODBE

Ključni veljavni predpisi, ki se uporabljajo za notranje (*in-house*) in koncesijske pogodbe so:

- Zakon o lokalni samoupravi (ZLS),<sup>20</sup>
- Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS),<sup>21</sup>
- Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP),<sup>22</sup>
- Zakon o javno zasebnem partnerstvu (ZJZP),<sup>23</sup>
- Zakon o javnem naročanju (ZJN-3)<sup>24</sup>

in so podrobneje obravnavani v nadaljevanju te študije.

---

<sup>20</sup> Zakon o lokalni samoupravi, Uradni list RS, št. 94/07, 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.

<sup>21</sup> Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS), Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 - ZZLPPO, 127/06 - ZJZP, 38/10 - ZUKN in 57/11 - ORZGJS40.

<sup>22</sup> Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP), Uradni list RS, št. 9/19, 121/21 - ZJN-3B in 50/23.

<sup>23</sup> Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP), Uradni list RS, št. 127/06.

<sup>24</sup> Zakon o javnem naročanju (ZJN-3), Uradni list RS, št. 91/15, 14/18 in 121/21, 10/22, 74/22 - odl. US, 100/22 - ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 - ZOPNN-F).

## 7 VIRI INFORMACIJ IN PODATKOV

Ključni viri informacij in podatkov za izdelavo te študije so bili poleg javno dostopnih podatkov upoštevani zlasti sledeči dokumenti:

- Tomislav Rebernik (Mestna občina Maribor) in Matjaž Kerbler (Javno podjetje Nigrad d.o.o.): MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.
- Odlok o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 7/2023.
- Pogodba o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor, št. : 4102-412/2013-1, dne 15. 6. 2023.

## **8 POGOJI, POD KATERIMI SE BO IZVAJALA KONCESIJA OZ. NOTRANJA POGODBA Z JAVNIM PODJETJEM**

Ključne odgovornosti pogodbenih strank oz. ključna tveganja, ki jih mora prevzeti izvajalec so opredeljene v matrici tveganj v 16. poglavju predmetne Študije.

Pogoji v zvezi s podelitvijo koncesije in pogoji, ki jih mora izpolnjevati koncesionar so v skladu s 25. členom ZNKP opredeljeni v 17. poglavju predmetne Študije.

## 9 NAČELA IZVAJANJA IN NADZORA NAD NOTRANJO POGODBO SKLENJENO MED MOM IN JAVNIM PODJETJEM NIGRAD

Kakor izhaja iz te študije in je podrobneje analizirano pri analizi posamezne variante je koncesijski model (Varianta C) izvedbe projekta težko izvedljiv brez da bi bilo uveljavljeno predčasno prenehanje notranje pogodbe z javnim podjetjem Nigrad in prenos gospodarske javne službe na zasebnega partnerja, kar bi zahtevalo tudi spremembo obstoječih Odlokov, ki urejajo predmetno gospodarsko javno službo, kar pa ni namen predmetnega projekta. Tako je poleg javnega naročila (Varianta A) izvedljiva možnost le razširitev obstoječe (ev. sklenitev nove) notranje pogodbe z javnim podjetjem Nigrad (Varianta B). V tem primeru gre za institucionalno *in-house* razmerje, ki ne predstavlja klasičnega pogodbenega razmerja, kot v primeru koncesije, ampak gre za statusnopravno razmerje med MOM kot ustanoviteljico javnega podjetja in javnim podjetjem.

V primeru Variante B so pogoji za institucionalni *in-house* opredeljeni v 13. členu ZNKP oz. nekoliko strožje v 28. členu ZJN-3, kot je podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju te študije, pri obravnavi posamezne variante. Med drugim je eden od pogojev, da »koncedent obvladuje zadevno pravno osebo podobno kot svoje službe«. Sestavni del »obvladovanja« določenega subjekta je zagotovo tudi izvajanje ustreznega nadzora, zato je treba s pravnimi akti vzpostaviti ustrezne mehanizme nadzora, ki v primeru javnega podjetja izvajajo zlasti skozi pravice ustanoviteljic in tudi nadzornega sveta oz. skozi mehanizme upravljanja.

V slovenskem prostoru pojem javnega podjetja ni enotno definiran.<sup>25</sup> Poseben položaj javnega podjetja opredeljuje predvsem Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS),<sup>26</sup> ki v delu, kjer ureja javno podjetje ureja vprašanja, ki se

---

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS), Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 - ZZLPPO, 127/06 - ZJZP, 38/10 - ZUKN in 57/11 - ORZGJS40.

nanašajo na ustanovitev javnega podjetja, vprašanje pravic ustanovitelja in vprašanje imenovanja direktorja. Za vsa ostala vprašanja ZGJS napotuje na uporabo Zakona o gospodarskih družbah (ZGD-1).<sup>27</sup> Na podlagi navedenega je mogoče sklepati, da se posebnosti instituta javnega podjetja v slovenskem prostoru nanašajo predvsem na v ZGJS opredeljena vprašanja.

Javno podjetje Nigrad, d.o.o. je ustanovljeno v pravno-organizacijski obliki javnega podjetja. Ustanovljeno je bilo z Odlokom o ustanovitvi javnega podjetja Nigrad, d.o.o.<sup>28</sup> Ustanoviteljice javnega podjetja je več občin, med drugim tudi MOM.

Pogodba o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v MOM v 25. členu določa nadzor nad izvajanjem dejavnosti javne službe. Le-tega opravlja pristojen mestni organ mestne občine. Predstavniki MOM lahko vstopajo v prostore javne službe, pregledujejo objekte in opremo ter ugotavljajo dejansko stanje in izvajanje obveznosti izvajalca javne službe. V skladu s 26. členom pogodbe ima predstavnik mestne občine tudi možnost pregleda finančnega poslovanja javne službe. Zlasti v teh normativnih okvirjih torej lahko išče MOM možnosti, da obvladuje oz. izvaja nadzor nad javnim podjetjem.

V primeru Variante C, v kolikor bi pa MOM sprejela drugačno odločitev in se odločila za predčasno prenehanje obstoječe koncesijske pogodbe za izvedbo javnega razpisa za izbor koncesionarja, kar bi med drugim zahtevalo sprejem koncesijskega akta oz. spremembo obstoječega odloka. Prav tako je potrebno urediti predčasno prenehanje pogodbe z izvajalcem GJS, ki je bila sklenjena v letu 2023 za 10 let. Če bo za vzdrževanje cest podeljena koncesija, je potrebno vse te pravne podlage najprej spremeniti, obstoječa notranja pogodba z javnim podjetjem Nigrad (v nadaljevanju tudi: JP Nigrad) ne bi več veljala in bi bilo potrebno razmerje v celoti urediti na novo. Slednje ni namen tega projekta,

---

<sup>27</sup> Zakon o gospodarskih družbah (ZGD-1), 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, 18/21, 18/23 - ZDU-10 in 75/23.

<sup>28</sup> Odlok o ustanovitvi javnega podjetja Nigrad, d.o.o., Uradno glasilo slovenskih občin, št. 26/2022.

zato se Varianta C obravnava v tej Študiji kot varianta za potrebe primerjave različnih možnosti.

Ob upoštevanju navedenega je, pa bi morala v primeru realizacije projekta v obliki koncesije spoštovana v nadaljevanju predstavljena načela.

V javnih pogodbah, sklenjenih v postopkih podelitve koncesij, je v skladu z **ZNKP** treba spoštovati zlasti naslednja temeljna načela: načelo samostojnega upravljanja (4. člen), ki zagotavlja javnim organom avtonomijo glede sprejema odločitve, kako bodo zagotovili izvajanje gradenj ali opravljanje javnih storitev, da bodo zagotovili visoko raven kakovosti, varnosti in cenovne dostopnosti, enako obravnavo ter spodbujanje splošnega dostopa in pravic uporabnikov; načelo učinkovitosti in gospodarnosti (5. člen); načelo enakopravne obravnave gospodarskih subjektov (6. člen); načelo transparentnosti (7. člen); načelo sorazmernosti (8. člen).

V javnih pogodbah, sklenjenih v postopkih oblikovanja javno-zasebnih partnerstev, je v skladu z **ZJZP** treba spoštovati zlasti naslednja temeljna načela: načelo enakosti (12. člen); načelo transparentnosti (13. člen); načelo sorazmernosti (14. člen); načelo uravnoteženosti (15. člen), ki zagotavlja uravnoteženost pravic, obveznosti in pravnih koristi javnega in zasebnega partnerja. Ob tem navedeno načelo določa, da morajo biti tveganja v razmerju javno-zasebnega partnerstva razporejena tako, da jih nosi tista stranka, ki jih najlažje obvladuje; načelo konkurence (16. člen); načelo procesne avtonomije (17. člen), določa, da lahko stranke javno-zasebnega partnerstva pogodbeno razmerje javno-zasebnega partnerstva, skladno z zakonom, ki ureja obligacijska razmerja, prosto urejajo; načelo subsidiarne odgovornosti (18. člen), ki zagotavlja, da se mora projekt, skladno s predpisi, izvajati neprekinjeno, nemoteno in enakopravno do vseh uporabnikov in drugih udeležencev ter skladno z vnaprej določenimi pogoji in standardi, pri čemer javni partner s prenosom izvajanja predmeta javno-zasebnega partnerstva na izvajalca javno-zasebnega partnerstva ni rešen odgovornosti za neprekinjeno, nemoteno in enakopravno izvajanje projekta; načelo sodelovanja (18. člen) določa, da mora javni partner pomagati izvajalcu javno-zasebnega partnerstva

pri zagotavljanju potrebnih stvarnih in drugih pravic ter raznih dovoljenj, ki jih sam ne more pridobiti.

Zakon o javnih financah (**ZJF**),<sup>29</sup> ki je kroven zakon za upravljanje z javnimi financami in upravljanje z javnim premoženjem, opredeljuje kot osrednje načelo zakona in cilj proračuna načeli učinkovitosti in gospodarnosti (2. člen).

V kolikor bi se v predmetni zadevi koncesija podelila po postopku javnega razpisa, ob smiselni uporabi določb **ZJN-3**, slednji opredeljuje naslednja načela: načelo gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti (4. člen); načelo zagotavljanja konkurence med ponudniki (5. člen); načelo transparentnosti javnega naročanja (6. člen); načelo enakopravne obravnave ponudnikov (7. člen); načelo sorazmernosti (8. člen).

**Obligacijski zakonik (OZ)**,<sup>30</sup> ki se vsaj subsidiarno uporablja za vsa obligacijska razmerja, torej tudi za javne pogodbe, ureja naslednja temeljna načela: načelo dispozitivnosti (2. člen) oz. prosto urejanje obligacijskih razmerij (3. člen); enakopravnost udeležencev v obligacijskih razmerjih (4. člen); načelo vestnosti in poštenja, ki vključuje tudi spoštovanje dobrih poslovnih običajev (5. člen); skrbnost (standard skrbnosti dobrega gospodarja oz. višji standard skrbnosti dobrega strokovnjaka) (6. člen); prepoved zlorabe pravic (7. člen); načelo enake vrednosti dajatev (8. člen); dolžnost izpolnitve obveznosti (9. člen); prepoved povzročanja škode (10. člen); mirno reševanje sporov (11. člen); načelo relativnosti pogodbenih razmerij (125. člen).

Vsa navedena načela je potrebno vzeti v obzir v predmetnem projektu.

---

<sup>29</sup> Zakon o javnih financah (ZJF), Uradni list RS, št. 11/11, 14/13 - popr., 101/13, 55/15 - ZFisP, 96/15 - ZIPRS1617, 13/18, 195/20 - odl. US, 18/23 - ZDU-10 in 76/23.

<sup>30</sup> Obligacijski zakonik, Uradni list RS, št. 97/07, 64/16 - odl. US in 20/18 - OROZ631.

## 10 PREDVIDEN NAČRT IZVEDBE POSTOPKA SKLENITVE NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE IN NAČRT IZVAJANJA POGODBE

V spodnji tabeli je prikazan časovni načrt izvedbe projekta, kot je predvidena v varianti B - izvedba projekta s sklenitvijo notranje (*in-house*) pogodbe z javnim podjetjem Nigrad d.o.o..

**Tabela 2: Časovni načrt izvedbe investicije po varianti B - Obnovitvena dela izvede JP Nigrad d.o.o. na podlagi in-house razmerja**

Korak	Aktivnost	Izvajalec	Okviren čas izvedbe
1.	Študija upravičenosti podelitve koncesije po 25. členu ZNKP	MOM	Avгust 2024
2.	Neposredna pogajanja	MOM, javno podjetje	September - December 2024
3.	Priprava Izvedbenega načrta	Javno podjetje	September - December 2024
4.	Priprava DIIP	MOM	Oktober 2024
3.	Predinvesticijska zasnova (PIZ)	MOM	November 2024
4.	Investicijski program (IP)	MOM	December 2024
5.	Sprejem koncesijskega akta - prvo branje	MOM, mestni svet	Januar 2025
6.	Sprejem koncesijskega akta - drugo branje	MOM, mestni svet	Februar 2025
8.	Sklenitev notranje ( <i>in-house</i> ) pogodbe	MOM, javno podjetje	Marec 2025
9.	Izvajanje storitev	Javno podjetje	April 2025

## B. TEHNIČNI DEL

### 11 VRSTA IN OPIS INVESTICIJE

MOM je s pomočjo tehnologije Vialytics pred zimsko sezono izvedla posnetek vozišč, na podlagi katerega je bila izdelana ocena stanja pregledanih občinskih cest. Na podlagi izdelane ocene stanja je MOM pripravila program - akcijski načrt sanacije vozišč, MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2025.

Ceste na območju Mestne občine Maribor so v izredno slabem stanju. Nedavne meritve so pokazale, da je velik delež cest ocenjen kot slab ali zelo slab. Na številnih delih cest so vidne različne vrste poškodb, ki pričajo o potrebi po nujni sanaciji. Med najbolj opaznimi poškodbami so mrežaste razpoke, ki se širijo po celotnem vozišču, udarne jame, ki nastanejo zaradi dolgotrajne obrabe in obremenitev, ter rege, ki se pojavijo zaradi nenehnega raztezanja in krčenja materiala. Poleg tega so vidni tudi odprti stiki med različnimi deli vozišča, kar povzroča dodatno neenakomernost površine, deformacije in obraba vozišča pa se kažejo v neenakomernem reliefu cest. Na nekaterih mestih so se pojavile tudi kolesnice, ki nastanejo zaradi konstantne vožnje vozil po istih poteh.

Te poškodbe niso omejene le na določene odseke, temveč so prisotne na vseh cestnih odsekih, ki so bili identificirani kot potrebni sanacije. Odseki so tako dotrajani, da jih je nujno potrebno sanirati, saj bo le z ustrezno obnovo mogoče preprečiti še večjo škodo na voziščih. Sanacija teh cestnih odsekov je ključnega pomena za zagotavljanje varne in tekoče prometne povezave ter za preprečevanje dodatnih poškodb, ki bi lahko nastale zaradi nadaljnega poslabšanja stanja cest. Pravilno in pravočasno vzdrževanje cestne infrastrukture je ključno za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu ter za podaljševanje življenjske dobe cestnih površin.

Tehnične ekipe so na terenu ocenile stopnjo poškodb in prioritizirale sanacijo glede na nujnost in obseg poškodb. Na vseh voziščih je potrebno zamenjati obrabno in nosilno plast ter tudi nevezano plast, saj so opazne številne poškodbe, kolesnice, mrežaste razpoke, ki pa jih ni mogoče sanirati samo z obrabno plastjo. Ocenjeno je bilo, da je potrebno zakoličiti obstoječih vodov,

rezkanje asfaltnih plasti do debeline 10 cm, izkop navezane nosilne plasti v debelini 20-30 cm, dvig obstoječih jaškov na novo višino, vgradnja nove nevezane nosilne plasti, preplastitev nove asfaltne plasti in izdelava bankin in muld.

Natančne meritve stanja cest so omogočile pripravo izčrpnega načrta sanacije, ki bo rešil obstoječe težave. Ta načrt vključuje še več ključnih korakov, med katerimi je popravilo mrežastih razpok, ki so se razširile po površini cestišča in zapolnitev udarnih jam in reg, ki predstavljajo nevarnost za vozila in povzročajo dodatno škodo na vozišču. Poleg tega bo sanacija vključevala popravilo odprtih stikov med različnimi deli vozišča, ki so se pojavili zaradi premikov in sprememb v materialu. Deformirani in obrabljeni deli cestišča bodo zamenjani z novimi, da bi se zagotovila enakomerna in gladka površina za promet. V nekaterih primerih pa je stanje cest tako kritično, da enostavna popravila ne bodo zadostovala. Tam, kjer so poškodbe preveč obsežne, bo potrebna celovita rekonstrukcija vozišča. To pomeni, da bo treba odstraniti poškodovano plast cestišča in jo v celoti nadomestiti z novo, kar bo zagotovilo dolgoročno stabilnost in varnost cest.

Takšen celovit pristop k sanaciji cestne infrastrukture je nujen za preprečevanje nadaljnjih poškodb in za zagotavljanje varne ter udobne vožnje za vse uporabnike cest. S tem se bo podaljšala trajnost vozišč in zmanjšali bodo stroški vzdrževanja v prihodnosti. Pravočasna in temeljita sanacija je ključnega pomena za ohranitev funkcionalnosti cestne mreže v Mestni občini Maribor.

V spodnji tabeli so prikazane predvidene sanacije odsekov cest med letoma 2024 in 2028.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Kot je bilo pojasnjeno že zgoraj, smo v finančni analizi iz razloga zamika projekta upoštevali izvedbo gradbenih del v obdobju 2025-2029.

**Tabela 3: Predvidene sanacije odsekov cest v letu 2024-2028**

Zap. št.	Leto izvedbe	Ulica	Lokacija	MČ ali KS	povp. dolžina	Povp. širina	Površina m2	Ocenjena vrednost neto	Ocenjena vrednost bruto
	<b>2024</b>								
1.	2024	Framska	od Pariške komune - Jedličkova ulica	MČ Tabor	72,5	3,5	253,75	15.225,00 €	18.574,50 €
2.	2024	Križišče Focheva-Celjska	križišče	MČ Tabor	80	7,8	624	37.440,00 €	45.676,80 €
3.	2024	Beloruska 5 (Nova industrijska)	Od Ptujске do Vodovodne ulice	MČ Tezno	300	7,3	2190	131.400,00 €	160.308,00 €
4.	2024	Dogoška cesta	Ptujсka cesta do Glinškove ulice	MČ Tezno	350	3,5	1225	73.500,00 €	89.670,00 €
5.	2024	Volodjeva faza II	Krožišče Zagrebška do Lahove ulice	MČ Tezno	326	6	1956	117.360,00 €	143.179,20 €
6.	2024	Zagrebška proti PC	Od Perhavčeve do poštnega centra	MČ Tezno	393,5	7	2754,5	165.270,00 €	201.629,40 €
7.	2024	Bresterniška graba faza I	Od državne ceste Na Gaj do HŠ 9+100m	KS Bresternica-Gaj	290	4	1160	69.600,00 €	84.912,00 €
8.	2024	Cesta Gaj nad Mariborom	Od državne ceste proti Gaju	KS Bresternica-Gaj	350	4,5	1575	94.500,00 €	115.290,00 €
9.	2024	Za Kalvarijo proti Anderliču	Od HŠ 1 do parkirišča gostišče Anderlič	MČ Center	150	4	600	36.000,00 €	43.920,00 €
10.	2024	Terčeva ulica 4	Od križošča Vezna pot +130 m makedamska cesta	MČ Center	130	5,5	715	42.900,00 €	52.338,00 €
11.	2024	Tomanova	Od Smetanove ulice do Gosposvetske ceste	MČ Koroška vrata	84	4,5	378	22.680,00 €	27.669,60 €
12.	2024	Oreško nabrežje	Od dvoetažnega mosta do železniškega mosta	MČ Center	340	10	3400	204.000,00 €	248.880,00 €
13.	2024	Koresova	Od križišča Gorkega do krožnega Na Poljanah	MČ Magdalena	365	6,2	2263	135.780,00 €	165.651,60 €
14.	2024	Sarajevska	Od Janševe ulice do Sarajevske ulice 5	MČ Tezno	240	5	1200	72.000,00 €	87.840,00 €
15.	2024	Šober -Log IV. faza	Od državne ceste proti Perkovi grabi	KS Bresternica-Gaj	1600	4	6400	384.000,00 €	468.480,00 €
16.	2024	Grušova Daks Ruperče vrh	Od Metave 22 do meje z občino Duplek	KS Malečnik	2440	4	9760	585.600,00 €	714.432,00 €
17.	2024	Nebova-Grušova	Od Trčova 113 do regionalne ceste	KS Malečnik	359	5,5	1974,5	118.470,00 €	144.533,40 €

18.	2024	Spodnjevaška pot	Od Razvanjske ceste do odcepa pri Opekarni 16a	KS Razvanje	270	6	1620	97.200,00 €	118.584,00 €
19.	2024	Razvanjska cesta	Od Vinogradniška pot do Papeške	KS Razvanje	1015	6	6090	365.400,00 €	445.788,00 €
20.	2024	Lackova cesta Kante 1	Od Lackove 9 do 17a	MČ Radvanje	191	3	573	34.380,00 €	41.943,60 €
21.	2024	Prvomajska ulica	Od Ulice Heroja Nandeta-Šercerjeve Brigade	MČ Tezno	330	8	2640	158.400,00 €	193.248,00 €
22.	2024	Erjavčeva	Od Erjavčeve 5 do krožišča Limbuška cesta	MČ Studenci	983	6	5898	353.880,00 €	431.733,60 €
								<b>3.314.985,00 €</b>	<b>4.044.281,70 €</b>

<b>2025</b>									
1.	2025	dolina Metava	Od Metava HŠ 29A-HŠ 34	KS Kamnica	700	3,5	2450	147.000,00	179.340,00 €
2.	2025	Proti Brunčeku	Od odcepa Rošpoh del HŠ214 proti HŠ 213	KS Kamnica	50	3	150	9.000,00	10.980,00 €
3.	2025	Cesta v Rošpoh 49A	Od glavne ceste Ceste Rošpoh do HŠ 45a	KS Kamnica	120	3	360	21.600,00	26.352,00 €
4.	2025	Bezjakova (Rožnodolska-OD)	Od Rožendoljske do obrambnega doma	MČ Pekre	615	5	3075	184.500,00	225.090,00 €
5.	2025	Lahova ulica	Od Volodjeve do železnice	MČ Tezno	535	6	3210	192.600,00	234.972,00 €
6.	2025	Streliška proti gradu Betnava	Od Ljubljanske do Betnave	MČ Radvanje	400	3	1200	72.000,00	87.840,00 €
7.	2025	Vrazova pri kurilnici	Od Vrazova ulica 53 do ulica Štravhovich 53	MČ Pobrežje	150	6,5	975	58.500,00	71.370,00 €
8.	2025	Ljubljanska faza I	Od Parmove ulice do Park mladih 3	MČ Tabor	250	7,3	1825	109.500,00	133.590,00 €
9.	2025	Radvanjska		MČ Nova vas	150	7,5	1125	67.500,00	82.350,00 €
10.	2025	Pohorska do Arene	Od pohorske ulice do odcepa za hotel Arena in odcep proti Draž centru	MČ Radvanje	150	5,5	825	49.500,00	60.390,00 €
11.	2025	Preradovičeva ulica	Od Gorkega ulice do Teslova ulica	MČ Magdalena	230	5	1150	69.000,00	84.180,00 €
12.	2025	Črnogorska	Od Makedonskega ulica do Murnikova ulica	MČ Pobrežje	480	5	2400	144.000,00	175.680,00 €
13.	2025	Sokolska	Od krožnega do HŠ 83	MČ Studenci	477	6	2862	171.720,00	209.498,40 €
14.	2025	Knafelčeva ul	Od Kardeljeve do Radvanjska cesta	MČ Nova vas	280	5,5	1540	92.400,00	112.728,00 €

15.	2025	Streliška cesta - Uvoz iz Tržaške faza II.	Od Tržaške do Betnavskega gradu	MČ Tabor	708	6	4248	254.880,00	310.953,60 €
16.	2025	Tomšičev drevored	Ulica heroja Staneta do Praprotnikove ulice	MČ Ivan Cankar	644	6	3864	231.840,00	282.844,80 €
17.	2025	Trčova skozi Lisičnik - Nebova	Od Trčova 1 do 117	KS Malečnik	1139	6	6834	410.040,00	500.248,80 €
18.	2025	Metava	Od Metava 60 do Križišča ceste za Duplek	KS Malečnik	700	5	3500	210.000,00	256.200,00 €
19.	2025	Beograjska	Od Parmove do ulice Pariške komune	MČ Magdalena	433	5	2165	129.900,00	158.478,00 €
20.	2025	Meljski hrib pri h.št. 86	Od tenis igrišča do Meljski Hrib 30	MČ Center	420	4	1680	100.800,00	122.976,00 €
21.	2025	Shakespeareva ulica	Od Fluksova ulica do Osojnikova ulica	MČ Pobrežje	220	4	880	52.800,00	64.416,00 €
22.	2025	Nazorjeva	Od Šolske ulice do Gundoličeve ulice	MČ Pobrežje	185	6	1110	66.600,00	81.252,00 €
23.	2026	Borcev za severno mejo-del		MČ Studenci	96	5	480	28.800,00	35.136,00 €
24.	2025	Metelkova faza I.	Od Regentove ulice do Ljubljanske ulice	MČ Tabor	276	6	1656	99.360,00	121.219,20 €
25.	2025	Begova	Od Zvezne - Bežjakove	MČ Radvanje	690	4,5	3105	186.300,00	227.286,00 €
								<b>3.160.140,00</b>	<b>3.855.370,80</b>

	<b>2026</b>								
1.	2026	Rožnodolska	Od Zvezdne do mostička	MČ Pekre	651	5,4	3515,4	210.924,00	257.327,28 €
2.	2026	Janežičeva ul	Od Tomšičeve-Janežičeva ulica 7	MČ Ivan Cankar	109	4,3	468,7	28.122,00	34.308,84 €
3.	2026	Ulica Berte Bukšek	Od Tomšičeve-Ulice Berte Bukšek 5	MČ Ivan Cankar	100	4,3	430	25.800,00	31.476,00 €
4.	2026	Ulica Moše pijade	Od Gorkega ulica - Magdalenskega parka	MČ Magdalena	200	7,5	1500	90.000,00	109.800,00 €
5.	2026	Cesta proti Žavcerju faza 7.	Nadaljevanje 6.faze	KS Bresternica-Gaj	500	3,4	1700	102.000,00	124.440,00 €
6.	2026	Nova Ukrajinska ul.od Ptujске do Štrekljeve	Od Ptujске ceste - Štrekljeva ulica	MČ Tezno	220	10	2200	132.000,00	161.040,00 €
7.	2026	Koseskega 46 do Kardeljeve	Od Ulice proletarskih Brigad-Metelkove	MČ Tabor	196	15	2940	176.400,00	215.208,00 €
8.	2026	Zagrebska cesta	Od Poljske-Rondo Volodjeva	MČ Tezno	830	7,5	6225	373.500,00	455.670,00 €

9.	2026	Ulica Mihe Zidanška	Od državne ceste-HŠ 35	KS Limbuš	200	4,5	900	54.000,00	65.880,00 €
10.	2026	Dogoška cesta 2 faza	Od Glinškove ulice-Dogoške ceste 85 +250 m	MČ Tezno	1100	7,5	8250	495.000,00	603.900,00 €
11.	2026	Regentova	Od Metelkove ulice-Regentove ulice 12	MČ Tabor	180	5,3	954	57.240,00	69.832,80 €
12.	2026	Trubarjeva ulica	Od Mladinske ulice-Trubarjeva 25	MČ Center	400	5,6	2240	134.400,00	163.968,00 €
13.	2026	Ljubljanska faza II	Od Parmove ulice-Metelkova ulica	MČ Tabor	200	7,3	1460	87.600,00	106.872,00 €
14.	2026	Janka Serneca	Od HŠ 62-HŠ 76	KS Razvanje	500	5	2500	150.000,00	183.000,00 €
15.	2026	Pod Pohorjem	Od HŠ 14-HŠ20	KS Razvanje	296	5,5	1628	97.680,00	119.169,60 €
16.	2026	Perhavčeva faza I	Križišče Zagrebške Perhavčeve	MČ Tezno	40	5,5	220	13.200,00	16.104,00 €
17.	2026	Jelenčevih	Od Bezjakove ulice-Lackove ceste	KS Pekre	681	6	4086	245.160,00	299.095,20 €
18.	2026	Limbuško nabrežje faza I.	Proti Limbuškemu nabrežju 6	KS Limbuš	980	5	4900	294.000,00	358.680,00 €
19.	2026	Limbuško nabrežje faza II.	Proti Limbuškemu nabrežju 6	KS Limbuš	678	5	3390	203.400,00	248.148,00 €
20.	2026	Rošpoh-del Kostanj-Salaj faza I.	Od Vrbanjske ceste-križišče Rošpoh del 48a	KS Kamnica	1100	5	5500	330.000,00	402.600,00 €
21.	2026	Cesta na Medič	Od Kamniška graba 60 b-križišča proti Lovskemu domu	KS Kamnica	967	4	3868	232.080,00	283.137,60 €
								<b>3.532.506,00</b>	<b>4.309.657,32</b>

	<b>2027</b>								
1.	2027	Karantanska	Od Ptujске-obračališče za avtobuse	MČ Tezno	750	6,2	4650	279.000,00	340.380,00 €
2.	2027	Antoličičeva	Od Bolfenke ulice-Radvanjske ceste	MČ Novavas	150	6,3	945	56.700,00	69.174,00 €
3.	2027	Slovenska pri SNG	Od Slovenske ulice 23-STROSSMAYERJ EVA ULICA	MČ Center	180	3,6	648	38.880,00	47.433,60 €
4.	2027	Pred gledališko kavarno	pred SNG	MČ Center	73	3	219	13.140,00	16.030,80 €
5.	2027	Kosarjeva	Od Gosposvetske ceste-Medvedove ulice	MČ Koroška vrata	155	4,7	728,5	43.710,00	53.326,20 €
6.	2027	Osterčeva ulica	Od Dogoške ceste-Dobravskulica	MČ Tezno	160	3,2	512	30.720,00	37.478,40 €
7.	2027	Ob Blažovnici	Od ob Blažovnici 17 do železnice	KS Limbuš	250	4	1000	60.000,00	73.200,00 €

		proti železnici							
8.	2027	Ulica Hinka Nučiča	Od Vrablove ulice - Dogoške ceste	MČ Tezno	200	5	1000	60.000,00	73.200,00 €
9.	2027	Titova Tržaška	Od Ulice Pariške Komune- Primorske ulice	MČ Tabor	290	7	2030	121.800,00	148.596,00 €
10.	2027	Ruška cesta	Od Raičeve ulice- Valvazorjeva ulica	MČ Studence	912	5,5	5016	300.960,00	367.171,20 €
11.	2027	Ulica Šercerjeve brigade	od Keleminova ulica-Prekmurska ulica	MČ Tezno	315	7	2205	132.300,00	161.406,00 €
12.	2027	Stolni vrh dva odseka - Celcer	Celcer	MČ Ivan Cankar			0	50.000,00	61.000,00 €
13.	2027	Lavričeva	Od Strme ulice- Vrtca	MČ Koroška vrata	174	5,5	957	57.420,00	70.052,40 €
14.	2027	Aškerčeva	Od Prešernove ulice- Kersnikova ulica	MČ Ivan Cankar	240	6	1440	86.400,00	105.408,00 €
15.	2027	Krčevinska	od Ulica Josipa Priola - Krčevinska ulica 46	MČ Ivan Cankar	200	5,5	1100	66.000,00	80.520,00 €
16.	2027	Šubičeva	Od Krčevinske do Šentiljske ceste	MČ Ivan Cankar	120	6	720	43.200,00	52.704,00 €
17.	2027	Pod hribom	Od Blatnikove ulice - HŠ 10	MČ Ivan Cankar	130	4	520	31.200,00	38.064,00 €
18.	2027	Zvezna 1. faza	Od Begove ulice - Ob Ribniku	MČ Radvanje	512	5,5	2816	168.960,00	206.131,20 €
19.	2027	Ob Blažovnici	od h.št. 109 faza I.	KS Limbuš	800	5	4000	240.000,00	292.800,00 €
20.	2027	Vrhov dol	Od HŠ 2d do odcepa za Meranovo	KS Limbuš	1100	3,5	3850	231.000,00	281.820,00 €
21.	2027	Cesta na Srednje	Pri križu levo	KS Bresternica-Gaj	300	4	1200	72.000,00	87.840,00 €
22.	2027	Kamniška graba	Od silosa + 1200 proti Hladetu	KS Kamnica	1200	3,5	4200	252.000,00	307.440,00 €
23.	2027	Vinarska	Od kamniške ulice 32-Vilharjeve ulice	MČ Koroška vrata	440	4	1760	105.600,00	128.832,00 €
24.	2027	Vodole 32	Od HŠ32- HŠ 25	KS Malečnik	470	4	1880	112.800,00	137.616,00 €
25.	2027	Cesta na Urban	Od Rošpoh del 87a-Rošpoh del 108a	KS Kamnica	860	4	3440	206.400,00	251.808,00 €
26.	2027	Pekel	pri h.št. 23	MČ Ivan Cankar	627	2,5	1567,5	94.050,00	114.741,00 €
27.	2027	Regentova faza II.	Od HŠ 12 do Fochove ulice	MČ Tabor	160	8	1280	76.800,00	93.696,00 €
28.	2027	Kamniška ulica	Od Tirševe - HŠ22a	MČ Koroška vrata	420	6	2520	151.200,00	184.464,00 €
29.	2027	Na gorco 1 faza	Od Lackove ceste- do Križišča z HŠ 47	KS Pekre	642	5	3210	192.600,00	234.972,00 €

30.	2027	Ljubljanska Faza III.	od Metelkova ulica- Ulice Proletarskih brigad	MČ Tabor	150	7,3	1095	65.700,00	80.154,00 €
31.	2027	Tomanova	Od Gosposvetske-Medvedove	MČ Koroška vrata	200	4,5	900	54.000,00 €	65.880,00 €
32.	2027	Pod vinogradi	Od Blatnikove - HŠ29	MČ Ivan Cankar	150	4,5	675	40.500,00 €	49.410,00 €
								<b>3.535.040,00</b>	<b>4.312.748,80</b>

	2028								
1.	2028	Gorkega 9	Od Ruške- Ulica M.Pijada	MČ Magdalena	162	7	1134	68.040,00 €	83.008,80 €
2.	2028	Pri vrtnariji	OD HŠ 57-HŠ 8	MČ Brezje	645	4	2580	154.800,00 €	188.856,00 €
3.	2028	Vrablova ulica	Od Panonske - Ulice Heroja Nandeta	MČ Tezno	780	4,5	3510	210.600,00 €	256.932,00 €
4.	2028	Matejkova	Od Fluksova ulica-Cesta XIV. Divizije	MČ Pobrežje	172	3,5	602	36.120,00 €	44.066,40 €
5.	2028	Dominkuševa	Od Tomšičeve ulice - Kopitarjeve ulice	MČ Ivan Cankar	247	4,5	1111,5	66.690,00 €	81.361,80 €
6.	2028	Lešnikova	Od Tomšičeve ulice -HŠ 8	MČ Ivan Cankar	105	4	420	25.200,00 €	30.744,00 €
7.	2028	Hočka ulica	Od Rapočeva ulica - Focheve ulice	MČ Tabor	230	6	1380	82.800,00 €	101.016,00 €
8.	2028	Streliška 99	Od Krožnega Ljubljanske -Ulica Roberta Kukovca	MČ Radvanje	230	5,5	1265	75.900,00 €	92.598,00 €
9.	2028	Maroltova	od Pohorska ulica - Zvezna ulica	MČ Radvanje	520	4,5	2340	140.400,00 €	171.288,00 €
10.	2028	Engelsova ul	Od HŠ 2- Zadružna ulica	MČ Studenci	356	6	2136	128.160,00 €	156.355,20 €
11.	2028	Odcep Srednje (Čepe) 1. faza	Od šober 53a+ 500 m	KS Bresternica-Gaj	500	6,8	3400	204.000,00 €	248.880,00 €
12.	2028	Panonska	Od Vrablove ulice do Dogoške ceste	MČ Tezno	320	6	1920	115.200,00 €	140.544,00 €
13.	2028	Vrbanska 92	Od HŠ 92 do Križišča za vrtnarijo	KS Kamnica	437	6	2622	157.320,00 €	191.930,40 €
14.	2028	Bresterniška graba Faza II	Nadaljevanje faze I	KS Bresternica-Gaj	280	4	1120	67.200,00 €	81.984,00 €
15.	2028	Cesta na Žavcerja - Pri Žagi (kritični 4.zavoji)	Pri Žagi (kritični 4.zavoji)	KS Bresternica-Gaj	174	3,5	609	36.540,00 €	44.578,80 €
16.	2028	Valesova	Od Vrablova ulica-Tušкова ulica	MČ Tezno	250	4,5	1125	67.500,00 €	82.350,00 €

17.	2028	Ulica Matije Murka	Od HŠ 1-HŠ 13	MČ Nova vas	164	4	656	39.360,00 €	48.019,20 €
18.	2028	Meljski dol	Od HŠ 40 - Križišče Meljski hrib -Anderlič	MČ Center	931	4,5	4189,5	251.370,00 €	306.671,40 €
19.	2028	Roberta Kukovca	od Borštnikove ulice - Radvanska cesta	MČ Radvanje	280	5,5	1540	92.400,00 €	112.728,00 €
20.	2028	Kurirska pot	Od Streliška cesta - HŠ 23	MČ Radvanje	379	2,5	947,5	56.850,00 €	69.357,00 €
21.	2028	Prvomajska	pri h.št. 35	MČ Tezno	280	5,5	1540	92.400,00 €	112.728,00 €
22.	2028	Nikova ulica	Od Prekmurska ulica- Keleminova ulica	MČ Tezno	230	4,5	1035	62.100,00 €	75.762,00 €
23.	2028	Grušova	Grušova 1 - meja Lenart Čavko	KS Malečnik	1750	5	8750	525.000,00 €	640.500,00 €
24.	2028	Grušova-avtobusno obračališče	Od avtobusno obračališče - Grušova 76 a	KS Malečnik	330	5	1650	99.000,00 €	120.780,00 €
25.	2028	Ciril-Methodova	Od Obrežne do gostišča Janez	MČ Studenci	175	6	1050	63.000,00 €	76.860,00 €
26.	2028	Rapočeva	Od Ljubljanska ulica- Regentova ulica	MČ Tabor	240	6	1440	86.400,00 €	105.408,00 €
27.	2028	Loška ul.	Od Titovega mosta - Meje obdelave Lenta	MČ Center	276	5,5	1518	91.080,00 €	111.117,60 €
28.	2028	Cesta na gorco Malečnik	Od ceste Proti Hrenci do pkopališča	KS Malečnik	440	4	1760	105.600,00 €	128.832,00 €
29.	2028	Ilichova	Od HŠ 15 - Studenske ulice	MČ Radvanje	300	5	1500	90.000,00 €	109.800,00 €
30.	2028	Metelkova faza II	Od Betnavske - Ceste Zmage	MČ Tabor	240	6,8	1632	97.920,00 €	119.462,40 €
31.	2028	Vrbanska 92 faza II.	od HŠ 92-hipodroma	KS Kamnica	437	6	2622	157.320,00 €	191.930,40 €
								<b>3.546.270,00 €</b>	<b>4.326.449,40 €</b>
								<b>Ocenjena vrednost neto</b>	<b>Ocenjena vrednost bruto</b>
							<b>SKU PAJ</b>	<b>17.088.941,00 €</b>	<b>20.848.508,02 €</b>
<b>Ocenjena vrednost je zgolj predvidena. Vse cene se korigirajo z trenutno ceno surovin ter natančnejšim popisom gradbenih del.</b>									

## **C. PRAVNI DEL**

### **12 NAVEDBA IN OBRAZLOŽITEV UPORABE PREDPISOV ZA SKLENITEV KONCESIJ IN NOTRANJIH (IN-HOUSE) POGODB**

#### **12.1 UVODOMA K OBRAZLOŽITVI UPORABE PREDPISOV**

Ključni krovni predpisi, ki se uporabljajo za podelitev koncesij in sklenitev notranjih (in-house) pogodb so navedeni v 6. poglavju te Študije, v nadaljevanju pa podrobneje obravnavani. Vendar pa je pri tem treba upoštevati, da na uporabo posameznih predpisov vpliva pravna narava storitev, ki so predmet tega projekta. Iz tega razloga so v točki 12.2 predpisi, ki urejajo to področje splošno obravnavani, v poglavju 12.3 pa so analizirana posamezna vprašanja, ki so se izpostavila kot ključna pri obravnavi tega projekta.

#### **12.2 OBRAZLOŽITEV UPORABE PREDPISOV ZA PODELITEV KONCESIJE**

##### **12.2.1 Zakon o gospodarskih javnih službah**

ZGJS določa način in oblike izvajanja gospodarskih javnih služb. Kakor izhaja iz 1. člena se z gospodarskimi javnimi službami zagotavljajo materialne javne dobrine kot proizvodi in storitve, katerih trajno in nemoteno proizvodnjo v javnem interesu zagotavlja Republika Slovenija oziroma občina ali druga lokalna skupnost zaradi zadovoljevanja javnih potreb, kadar in kolikor jih ni mogoče zagotavljati na trgu.

ZGJS v 2. členu določa, da se **gospodarske javne službe določijo z zakoni s področja energetike, prometa in zvez, komunalnega in vodnega gospodarstva in gospodarjenja z drugimi vrstami naravnega bogastva, varstva okolja ter z zakoni, ki urejajo druga področja gospodarske**

**infrastrukture.** Pri zagotavljanju javnih dobrin je pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb.

V 3. členu pa ZGJS določa, da so gospodarske javne službe republiške ali lokalne in so lahko obvezne ali izbirne. Obvezna gospodarska javna služba se določi z zakonom.

ZGJS v 6. členu opredeljuje oblike izvajanja gospodarskih javnih služb. Republika Slovenija oziroma lokalna skupnost lahko zagotavlja gospodarske javne službe skladno med drugim preko oblike javnega podjetja ali s podelitvijo koncesije.

Za podelitev **koncesije** ZGJS opredeljuje tudi ključne postopkovne korake:

1) Sprejem koncesijskega akta (32. člen ZGJS)

S koncesijskim aktom se določi predmet in pogoje opravljanja gospodarske javne službe za posamezno koncesijo. Koncesijski akt je predpis Vlade ali odlok lokalne skupnosti.

2) Javni razpis (36. člen ZGJS)

Koncesionarje pridobiva koncedent na podlagi javnega razpisa. Podlaga za javni razpis je koncesijski akt, s katerim se določita tudi oblika in postopek javnega razpisa.

3) Upravna odločba (37. člen ZGJS)

O izbiri koncesionarja odloči koncedent z upravno odločbo.

4) Koncesijska pogodba (39. člen ZGJS)

S koncesijsko pogodbo koncedent in koncesionar uredita medsebojna razmerja v zvezi z opravljanjem koncesionirane gospodarske javne službe, pri čemer ZGJS opredeljuje vsebino koncesijske pogodbe.

V 25. členu opredeljuje ZGJS ustanovitev **javnega podjetja**. Javno podjetje ustanovi Vlada oziroma lokalna skupnost kot podjetje v lasti republike ali lokalne skupnosti. V 26. členu sta opredeljeni pravici ustanovitelja, ki sta:

- določi posebne pogoje za izvajanje dejavnosti ter zagotavljanje in uporabo javnih dobrin,

- odloča o cenah oziroma tarifah za uporabo javnih dobrin.

V 28. členu ZGJS določa, 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.

### **12.2.2 Zakon o javno-zasebnem partnerstvu**

Kot izhaja iz 2. člena ZJZP, javno-zasebno partnerstvo predstavlja razmerje zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu, in s tem povezanim izvajanjem gospodarskih in drugih 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, oziroma drugo vlaganje zasebnih ali zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma v dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu.

ZJZP v 23. členu določa, da se razmerje javno-zasebnega partnerstva lahko izvaja kot:

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

V obravnavanem primeru bi šlo pri varianti C za razmerje pogodbenega partnerstva.

Pojem koncesijskega razmerja ZJZP opredeljuje v 26. členu. Slednji 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 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, 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 treba je opozoriti na določbe Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb 2014/23/EU,<sup>32</sup> ki loči pojem koncesije od pojma javnega naročila in kot razlikovalni kriterij določa pojem znatnega operativnega tveganja. Smiselno podobno pojmovanje je v slovenski pravni red prenesel ZNKP.

Glede izvedbe javnega razpisa 43. člen ZJZP določa, da se v primerih javnonaročniškega partnerstva za javni razpis oziroma neposredno sklenitev in izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva ter dodelitev del tretjim osebam uporablja, če ni s tem zakonom drugače določeno, Zakon o javnem naročanju (ZJN-3). Po končanem postopku izbire zasebnega partnerja se, odvisno od narave in oblike razmerja, sklene pogodba s smiselno uporabo določb o koncesijski pogodbi, skladno z zakonom, ki ureja gospodarske javne službe. Smiselna uporaba določb o koncesijski pogodbi skladno z zakonom, ki ureja

---

<sup>32</sup> 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.

gospodarske javne službe, oziroma določb o pogodbi o statusnem partnerstvu velja za sklenitev pogodbe, vsebino partnerstva, veljavnost pogodbe in njeno enostransko spremembo, pravice in obveznosti javnega partnerja in izvajalca javno-zasebnega partnerja (naročila koncesionarjev gradenj ...), prenos ter prenehanje tega razmerja.

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 izvajanja 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.

Naj tukaj opozorimo še na vprašanje različnega pravnega varstva v primeru izvedbe javnega razpisa kot javnonaročniškega modela ali modela koncesije storitev. V primeru javnonaročniškega modela se javni razpis vodi po ZJN-3 in je pravno varstvo ponudnikov zagotovljeno pred DKOM, v kolikor pa predstavlja model »pravo« koncesijo storitev pa je pravno varstvo zagotovljeno v upravnem sporu.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> ZJZP v 63. členu določa: »Zoper dokončno odločbo o izbiri oziroma drug akt izbire izvajalca javno-zasebnega partnerstva, za katerega se *ne* uporabljajo pravila o javnih naročilih ali koncesijah gradenj, je mogoče začeti upravni spor.«

### 12.2.3 Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah

Koncesije ureja tudi ZNKP, ki se uporablja za koncesijske pogodbe, katerih ocenjena vrednost brez davka na dodano vrednost (v nadaljnjem besedilu: DDV) je enaka ali višja od vrednosti iz prvega odstavka 8. člena Direktive 2014/23/EU<sup>34</sup> in s katerim se je v nacionalni pravni red prenesla predmetna Direktiva. Navedena direktiva določa, da se ta direktiva uporablja za koncesije, katerih vrednost je enaka ali večja od zneska, navedena v tem členu. Slednji je bil z Delegirano Uredbo Komisije (EU) 2019/1827 od 1. januarja 2020 določen na 5.350.000 EUR.<sup>35</sup> Da koncesija spada v okvir Direktive 2014/23/EU oz. ZNKP ni relevantna pravna narava teh storitev po nacionalni zakonodaji (gospodarske javne službe, negospodarske javne službe, druge storitve ali gradnje v javnem interesu ...), temveč zgolj ali so izpolnjeni kriteriji iz ZNKP. V kolikor so izpolnjeni kriteriji po ZNKP, se ZNKP uporablja tudi za storitve, ki so po slovenski zakonodaji opredeljene kot gospodarske javne službe.

Poleg kriterija vrednosti je bistven opre delilni kriterij prenos pretežnega dela tveganj na koncesionarja.

ZNKP v 3. in 4. točki prvega odstavka 2. člena opredeljuje koncesije storitev in operativno tveganje, kot sledi:

*»3. »koncesija za storitve« pomeni pisno sklenjeno odplačno pogodbo, s katero eden ali več koncedentov opravljanje in upravljanje storitev, razen izvajanja gradenj iz prejšnje točke, zaupa enemu ali več gospodarskim subjektom, pri čemer je nadomestilo le pravica do uporabe storitev, ki so predmet pogodbe, ali ta pravica skupaj s plačilom, operativno tveganje pri izvajanju koncesije pa se prenese na koncesionarja. Šteje se, da koncesionar*

---

<sup>34</sup> Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb, Uradni list L 94 z dne 28.3.2014, str. 1-64.

<sup>35</sup> Delegirana Uredba Komisije (EU) 2019/1827 z dne 30. oktobra 2019 o spremembi Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta glede mejnih vrednosti za koncesije, UL št. L 279 z dne 31. 10. 2019, str. 23-2.

*prevzame operativno tveganje, če pod običajnimi pogoji delovanja ni zagotovljeno, da se mu bodo povrnilo naložbe ali stroški, ki nastanejo pri izvajanju storitev, ki so predmet koncesije;*

4. *»operativno tveganje« vključuje tveganja, povezana s povpraševanjem, ali tveganje, povezano z dobavo, ali oboje ter vključuje dejansko izpostavljenost tržnim nepredvidljivostim, kar pomeni, da ocenjena morebitna izguba za koncesionarja ni le nominalna ali zanemarljiva;«*

Kot je razvidno v okvir koncesije spadajo pogodbe, pri katerih prevzame pretežni del tveganj koncesionar. Slednje je pojasnjeno tudi v uvodnih določbah Direktive 2014/23/EU,<sup>36</sup> izhaja pa iz sodb Sodišča Evropske unije. Kakor izhaja iz pojasnil, je glavna značilnost koncesije pravica do uporabe gradenj ali storitev, ki vedno pomeni prenos gospodarskega operativnega tveganja na koncesionarja, kar lahko tudi pomeni, da naložbe in stroški, ki nastanejo pri izvajanju gradenj ali storitev, pod običajnimi pogoji delovanja ne bodo v celoti povrnjeni, čeprav del tveganja še vedno nosi javni naročnik ali naročnik. Operativno tveganje mora izhajati iz dejavnikov, na katere stranke nimajo vpliva. Operativno tveganje je 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. Pri oceni operativnega tveganja bi bilo treba dosledno in enotno upoštevati neto trenutno vrednost vseh naložb, stroškov in prihodkov koncesionarja.

V kolikor so uporabniki vnaprej znani in pa imajo zakonsko dolžnost uporabljati storitve ali pa so plačila zagotovljena iz proračuna, ni mogoče zagotovo trditi, da pride do prenosa pretežnega dela operativnega tveganja na koncesionarja,

---

<sup>36</sup> Direktiva 2014/23/EU, glej uvodno izjavo 18-20.

zato v teh primerih praviloma ni mogoče zagotoviti, da gre za koncesijsko javno-zasebno partnerstvo, temveč gre običajno za javnonaročniško javno-zasebno partnerstvo. Iz razloga pravne varnosti je v teh primerih zato smiselno, da se pri izvedbi javnega razpisa upoštevajo tudi (strožje) določbe Zakona o javno-zasebnih partnerstvih (ZJZP)<sup>37</sup> in Zakona o javnem naročanju (ZJN-3)<sup>38</sup> in ne zgolj ZNKP.

ZNKP v 10. členu določa, da se za koncesije, ki jih urejajo ta zakon in tudi posebni zakoni, uporabljajo ta zakon in določbe posebnih zakonov, kolikor niso v nasprotju s tem zakonom. Navedeno pomeni, da se v razmerju do ZNKP drugi zakoni prav tako uporabljajo, vendar le, če niso v nasprotju z njim.

V 13. členu ZNKP opredeljuje koncesije med subjekti v javnem sektorju oz. t. im. notranje (*in-house*) pogodbe (podrobneje glej poglavje 12.3.3 te Študije).

Koncedent mora v skladu s 24. členom ZNKP pred začetkom postopka izbire koncesionarja po ZNKP izvesti pripravljala dejanja, ki so vse aktivnosti, ki se izvajajo pred začetkom postopka izbire koncesionarja, zlasti izdelava študije upravičenosti podelitve koncesije in priprava ocene vrednosti koncesije.

Prvi odstavek 26. člena ZNKP določa, da je vrednost koncesije celoten promet koncesionarja brez DDV med trajanjem koncesijske pogodbe, ki ga koncedent oceni kot nadomestilo za izvajanje koncesije ter za blago in storitve, povezane z izvajanjem koncesije. Navedena ocena velja, ko je poslano obvestilo o koncesiji ali namera o načrtovani podelitvi koncesije, če takšno obvestilo ni predvideno, pa velja, ko koncedent naveže stik z gospodarskim subjektom, s katerim bo neposredno sklenil koncesijsko pogodbo. ZNKP v 26. členu v nadaljevanju opredeljuje način določanja ocenjene vrednosti koncesije, ki se izračuna z uporabo objektivne metode, koncedent pa pri tem upošteva v zakonu navedene pogoje oziroma kriterije. V petem odstavku istega člena pa določa,

---

<sup>37</sup> Zakon o javno-zasebnem partnerstvu, Uradni list RS, št. 127/06.

<sup>38</sup> Zakon o javnem naročanju, Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 - odl. US, 100/22 - ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 - ZOPNN-F.

da če se lahko zaradi predlagane storitve koncesije podelijo v ločenih sklopih, se upošteva ocenjena skupna vrednost vseh teh sklopov. Če je (po izvedbi ocene vrednosti koncesije), skupna vrednost sklopov enaka ali večja od mejne vrednosti iz 9. člena ZNKP, je objava v Uradnem listu Evropske unije obvezna za vse sklope.<sup>39</sup>

Ne glede na način izbora koncesionarja – z neposredno podelitvijo koncesije po četrtem odstavku 13. člena ZNKP (t.j. sklenitev notranje oz. *in-house* pogodbe z javnim podjetjem) ali na podlagi izvedenega javnega razpisa – pa ZNKP v 13. členu določa, da je tudi v primeru neposredne podelitve koncesije potrebno izdelati Študijo upravičenosti podelitve koncesije v skladu s 25. členom ZNKP (predmetna študija).

#### **12.2.4 Zakon o javnem naročanju (ZJN-3)**

ZJN-3 določa pravila o postopkih javnega naročanja, ki jih izvedejo naročniki v zvezi z javnimi naročili in projektnimi natečaji.

Kot je bilo pojasnjeno že zgoraj, glede izvedbe javnega razpisa za 43. člen ZJZP določa, da se v primerih javnonaročniškega partnerstva za javni razpis oziroma neposredno sklenitev in izbiro izvajalca javno-zasebnega partnerstva ter dodelitev del tretjim osebam uporablja, če ni z ZJZP določeno drugače, uporablja ZJN-3.

Tudi sicer ne ZNKP in ne ZJZP ne opredeljujeta postopkov za izbor zasebnega partnerja oz. koncesionarja, zato se je v praksi uveljavil pristop, da se tudi za koncesijska javno-zasebna partnerstva za izvedbo javnega razpisa smiselno uporabljajo določbe ZJN-3. Običajno se postopek izvede kot konkurenčni dialog.

---

<sup>39</sup> Spletni vir:

<<https://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do;JSESSIONID=25EB61E0A1B6D4A8AE0610669DDB5159.backend-b1>>, 20. 6. 2024.

Za predmetni projekt so relevantne tudi določbe ZJN-3 glede sklepanja notranjih (in-house) pogodb, ki so zajeta v 28. členu ZJN-3.

## **12.3 ANALIZA POSAMEZNIH VPRAŠANJ Z VIDIKA PRAVNE NARAVE STORITEV, KI SO PREDMET TEGA PROJEKTA IN VPLIVA NA UPORABO PREDPISOV**

### **12.3.1 IDENTIFIKACIJA RAZLIČNIH VIDIKOV**

Uvodoma je treba pojasniti, da je pravna narava storitve, ki so predmet tega projekta, v zakonodaji različno opredeljena glede na potrebe področne zakonodaje, zlasti so tukaj pomembni sledeči vidiki:

- priprave investicijske dokumentacije,
- dokumentacije za potrebe pridobitve gradbenega in uporabnega dovoljenja;
- narava storitev kot gospodarske javne službe;
- za potrebe izvedbe ustreznih postopkov izbora izvajalca (javno naročilo, notranja oz. *in-house* pogodba, koncesije);
- za potrebe računovodskega vodenja projektov oz. presojanja zadolževanja.

Medtem ko obravnava prvih dveh vidikov presega okvirje te Študije je pa zadnjim trem vprašanjem potrebno nameniti posebno pozornost, saj lahko imajo bistven vpliv na izbor optimalne variante za izvedbo projekta.

### **12.3.2 PRESOJA NARAVE STORITEV, KI SO PREDMET PROJEKTA KOT GOSPODARSKIH JAVNIH SLUŽB ALI DRUGIH STORITEV V JAVNEM INTERESU (JAVNO NAROČILO)**

Kot je bilo pojasnjeno zgoraj (poglavje 2.1 Študije), storitve, ki so predmet tega projekta zajemajo obnovitvena dela na voziščih, ki so nujno potrebna, da se sanira obstoječa in prepreči večja škoda, bodo zajemala praviloma preplastitve, na nekaterih mestih pa skupaj s preplastitvijo tudi poseg v ustroj vozišča. V praksi je pogosto težko ločiti in razlikovati med obnovitvenimi deli,

ki spadajo v okvir rednega vzdrževanja in obnovitvenimi deli, ki redno vzdrževanje presegajo.

Ob upoštevanju določb 10. člena Pravilnika o rednem vzdrževanju javnih cest (poglavje 5.6 te Študije) in del, ki spadajo v okvir rednega vzdrževanja, je mogoče ugotoviti, da dela, ki so predmet tega projekta deloma lahko spadajo v okvir rednega vzdrževanja, pretežno pa so izven tega obsega del.

ZCes-2 (poglavje 5.5 te Študije) v 19. členu določa, da je vzdrževanje javnih cest obvezna gospodarska javna služba, ki obsega dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja varnost in prevoznost javnih cest, nadzor nad stanjem javnih cest in cestnega zemljišča ter vzpostavitev prevoznosti javnih cest ob naravnih in drugih nesrečah.

Z Odlokom o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor (poglavje 5.10 te Študije) je določeno, da se javna služba opravlja v obliki javnega podjetja in jo opravlja javno podjetje Nigrad.

Storitve, ki ne spadajo v okvir rednega vzdrževanja nimajo statusa gospodarske javne službe in zato za njih ne more biti ustrezen način izvajanja v obliki javnega podjetja skladno z ZGJS (poglavje 5.4 te Študije).

Slednje pa ne pomeni, da ne morejo biti predmet javno-zasebnega partnerstva. ZJZP v 2. členu namreč določa, da so predmet javno zasebnega partnerstva lahko tudi oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu:

*»Javno-zasebno partnerstvo predstavlja razmerje zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu, in s tem povezanim izvajanjem*

*gospodarskih in drugih 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, oziroma drugo vlaganje zasebnih ali zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma v dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu.«*

Status obvezne GJS pomeni zgolj, da je občina to dejavnost dolžna zagotavljati. Dejavnosti, ki so obvezne GJS pa so lahko opredeljene le z zakonom.<sup>40</sup>

### **12.3.3 PRAVILA ZA SKLENITEV NOTRANJIH (IN-HOUSE) POGODB**

Ne glede na to, da imajo zgolj nekatere storitve, ki so predmet tega projekta, status gospodarske javne službe (poglavje 12.3.2 te Študije) in posledično zato za njih ne more biti ustrezen način izvajanja v obliki javnega podjetja skladno z ZGJS, pa to tudi ne pomeni, da izvajalec predmetnih storitev ne more biti JP Nigrad kot notranji (*in-house*) izvajalec.

Pri izvedbi postopkov javnega naročanja in javnih razpisov so naročniki in ponudniki zavezani k bolj ali manj strogo formaliziranim postopkom in z zakonom opredeljenemu obveznemu ravnanju, ki je v posameznem primeru odvisno od oblike, v kateri bo sklenjena javna pogodba (javno naročilo, koncesija, gradnje, koncesija storitev). Izjemoma, predvsem v primerih, ko gre za tim. *in-house* oz. notranja razmerja, je javne pogodbe mogoče skleniti neposredno, brez javnega razpisa.

Predmetna varianta predstavlja izjemo od obveznosti objave javnega razpisa za izbor izvajalca v skladu z javno-naročniško zakonodajo, ki velja v EU in je bila prenesena tudi v slovensko zakonodajo. V EU namreč velja, da se za javne pogodbe, ki jih sklenejo naročniki, uporabljajo pravila o javnem naročanju in je v ta namen potrebno izvesti ustrezne postopke javnega naročila. Vendar pa

---

<sup>40</sup> Glej npr. odločbi Ustavnega sodišča Republike Slovenije U-I-49/95 ali U-I-384/98.

je Sodišče EU v zadevi C-107/98, Teckal<sup>41</sup> to pravilo razlagalo funkcionalno in določilo kumulativni merili za izzetje iz predpisov EU o javnem naročanju, ki se nanašata na razmerje med naročnikom in drugo pravno osebo. Po mnenju Sodišča EU takšno razmerje ne spada v področje uporabe prava EU o javnem naročanju, če sta bila izpolnjena dva pogoja: (1) ima naročnik nadzor nad zadevno pravno osebo, ki je podoben tistemu, ki ga izvaja nad svojimi službam, in (2) ta pravna oseba hkrati opravlja pretežni del svojih dejavnosti v okviru nadzornega naročnika ali nadzornih naročnikov. Doktrino »*in-house*« je Sodišče EU nato nadalje razvijalo in dopolnjevalo v velikem številu primerov, med najbolj pomembnimi so: C-84/03, Komisija proti Španiji,<sup>42</sup> C-231/03 Coname,<sup>43</sup> C-458/03, Parking Brixen,<sup>44</sup> C-337/05, Agusta,<sup>45</sup> C-220/05, Jean Auroux,<sup>46</sup> C-295/05, Asemfo,<sup>47</sup> C-410/04, ANAV,<sup>48</sup> C-340/04, Carbotermo,<sup>49</sup> C-220/06, Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulado de Correspondencia.<sup>50</sup>

Na podlagi dobro uveljavljene sodne prakse Sodišča EU je bil med drugim sprejetjem in uveljavitvijo Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP)<sup>51</sup> 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*

---

<sup>41</sup> Zadeva C-107/98, Teckal (1999), točka 50.

<sup>42</sup> Zadeva C-84/03, Komisija Evropskih skupnosti proti Kraljevini Španiji (2005).

<sup>43</sup> Zadeva C-231/03, Consorzio Aziende Metano (Coname) proti Comune di Cingia de' Botti (2005).

<sup>44</sup> Zadeva C-458/03, Parking Brixen GmbH proti Gemeinde Brixen et Stadtwerke Brixen AG (2005).

<sup>45</sup> Zadeva C-337/05, Komisija Evropskih skupnosti proti Italijanski republiki - helikopterji znamk Agusta in Agusta Bell (2008).

<sup>46</sup> Zadeva C-220/05, Jean Auroux in drugi proti občini Roanne (2007).

<sup>47</sup> Zadeva C-295/05, Asociación Nacional de Empresas Forestales (Asemfo) proti Transformación Agraria SA (Tragsa) (2007).

<sup>48</sup> Zadeva C-410/04, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) proti Comune di Bari (2006).

<sup>49</sup> Zadeva C-340/04, Carbotermo SpA in Consorzio Alisei proti Comune di Busto Arsizio in AGESP SpA (2006).

<sup>50</sup> Zadeva C-220/06, Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulado de Correspondencia proti Administración General del Estado (2007).

<sup>51</sup> Glej 153. člen ZJZP.

*interesom, zaradi katerega je ustanovljeno*« tako, da je ponovno uveljavljena ureditev, po kateri lahko javno podjetje ustanovi le država ali lokalna samoupravna skupnost. Slednja sprememba je bila uveljavljena z namenom, da je izpolnjen pogoj za pogodbe *in-house*.

Pravila o *in-house* razmerjih, kakor izhajajo iz prakse Sodišča EU, pa so bila umeščena tudi v zakonodajni paket EU o javnem naročanju iz leta 2014.<sup>52</sup>

Kot so zapisale službe Komisije v Delovnem dokumentu o uporabi prava EU o javnem naročanju za odnose med naročniki »sodelovanje med javnimi subjekti« lahko naročnik izvaja naloge v javnem interesu s svojimi lastnimi viri brez vključitve subjektov zunaj njegovih služb, pri čemer lahko sodeluje z drugimi naročniki, in sicer v okviru institucionaliziranega (imenovanega tudi vertikalni *in-house*) sodelovanja prek notranjega subjekta pod skupnim nadzorom ali v neinstitucionalizirani obliki. Pri institucionaliziranem sodelovanju lahko obstoj (skupnega) notranjega nadzora povzroči, da je iz področja uporabe predpisov o javnem naročanju<sup>53</sup> možno izvzeti celo dogovor, ki bi ga ti predpisi sicer pokrivali. Povedano drugače, notranja izjema se navezuje na javno naročilo za izvedbo dejavnosti v zameno za plačilo, ki ga urejajo druge določbe. Nasprotno pa se pri neinstitucionalnem sodelovanju (imenovano tudi pogodbeni ali horizontalni *in-house*), da bi se to razlikovalo od običajnega javnega naročila, zdi pomembno, da prva oblika sodelovanja vključuje vzajemne pravice in obveznosti, ki presegajo »izvajanje naloge v zameno za plačilo«, in da namen sodelovanja ni komercialne narave.<sup>54</sup>

Za uporabo pravil o notranjih (*in-house*) razmerjih z vidika prava EU ni relevantna opredelitev narave storitev po nacionalni zakonodaji (gospodarske javne službe, negospodarske javne službe, javna naročila ...). V kolikor gre za neposredno sklenitev pogodbe z notranjim izvajalcem (običajno je to javno

---

<sup>52</sup> Zakonodajni paket Direktive 2014/23/EU, Direktive 2014/24/EU in Direktive 2014/25/EU.

<sup>53</sup> Določbo je treba razumeti širše, kot vsako uporabo predpisov o javnih razpisih, ne strogo zgolj javna naročila, ampak tudi javni razpisi za podelitev koncesij, ipd..

<sup>54</sup> Delovni dokument služb Komisije o uporabi prava EU o javnem naročanju za odnose med naročniki („sodelovanje med javnimi subjekti“), SEC (2011) 1169 konč. z dne 4. oktobra 2011.

podjetje) je potrebno upoštevati pravila o notrajih (in-house) pogodbah. Tovrstna je tudi praksa Računskega sodišča.<sup>55</sup>

Izjemo od obveznosti objave javnega razpisa oz. sklepanje *in-house* pogodb torej omogočata tako 13. člen ZNKP (ki prenaša Direktivo 2014/23/EU), kot 28. člen ZJN-3 (ki prenaša Direktivi 2014/24/EU in 2014/25/EU), pri čemer ZNKP ureja pogoje manj strogo kot ZJN-3.

Pogoje za sklenitev notranje (in-house) pogodbe z javnim podjetje brez izvedbe javnega razpisa opredeljuje ZJN-3 v 28. členu in ZNKP v 13. členu.

ZNKP v 13. členu ureja koncesije med subjekti v javnem sektorju. Med drugim v četrtem odstavku **13. člena**<sup>56</sup> **opredeljuje t. im. notranje (*in-house*) razmerje**, katerega med drugim proučuje koncedent v predmetnem projektu kot eno izmed variant (varianta B).

Četrty odstavek ZNKP določa, da ne glede na a) točko prvega odstavka tega člena lahko koncedent iz a), b) ali c) točke prvega odstavka 21. člena tega zakona, ki ne obvladuje pravne osebe zasebnega ali javnega prava, tej pravni osebi podeli koncesijo, ne da bi pri tem uporabil ta zakon, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- a) ta koncedent skupaj z drugimi koncedenti iz a), b) ali c) točke prvega odstavka 21. člena tega zakona obvladuje pravno osebo podobno kot svoje službe;
- b) pravna oseba izvaja več kot 80 odstotkov svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki so ji jih dali ti koncedenti, ki jo obvladujejo, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladujejo ti koncedenti;

---

<sup>55</sup> Primerjaj npr. Računsko sodišče RS: Pravilnost in učinkovitost javnega podjetja CEROP in 27 občin ustanoviteljic pri oblikovanju in določanju cen storitev gospodarskih javnih služb ravnanja s komunalnimi odpadki, izvajanju dejavnosti, upravljanju in nadzoru nad poslovanjem javnega podjetja, 2021, na strani: <<https://www.rs-rs.si/revizije-in-revidiranje/seznam-revidirancev/revidiranec/javno-podjetje-center-za-ravnanje-z-odpadki-puconci-d-o-o-1475/>>, 10. 7. 2021.

<sup>56</sup> Razlikovanje med situacijo po prvem in četrtem odstavku 13. člena ZNKP je v tem, prvi odstavek ureja situacije, ko je zgolj ena ustanoviteljica javnega podjetja, četrty odstavek pa, ko je soustanoviteljic več. Ker je soustanoviteljic JP Nigrad več občin, predstavlja ustrezno pravno podlago četrty odstavek tega člena.

- c) v odvisni pravni osebi ni neposredne udeležbe zasebnega kapitala, razen v obliki neobvladujoče in nezaviralne udeležbe, ki se zahteva na podlagi zakona.

ZNKP uporabimo v primerih, ko pogodba spada v okvir ZNKP oz. so izpolnjeni kriteriji za uporabo ZNKP. V ostalih primerih kot pravno podlago uporabimo ZJN-3.

V kolikor bo v predmetni zadevi prišlo do razširitve obstoječe notranje pogodbe z obstoječim javnim podjetjem oz. sklenitve nove, morata MOM in javno podjetje preveriti in zagotoviti, da so izpolnjeni pogoji za sklenitev pogodbene *in-house* pogodbe. Smiselno je, da se javno podjetje kot notranjega izvajalca zaveže, da predmetne pogoje zagotavlja ves čas trajanja pogodbe.

Na tem mestu je treba opozoriti, da so pogoji za t. im. *in-house* razmerja v ZJN-3 so opredeljeni strožje, kot v ZNKP, saj je dodan dodatni, četrti pogoj »vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu«.

V primeru, da naročnik odda naročilo pravni osebi javnega ali zasebnega prava, četrti odstavek 28. člena ZJN-3 torej določa, da se ta zakon ne uporablja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- ta naročnik obvladuje določeno pravno osebo podobno kot svoje službe;
- odvisna pravna oseba izvaja več kot 80 odstotkov svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki ji jih je dal ta naročnik, ki jo obvladuje, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladuje ta naročnik;<sup>57</sup>
- v odvisni pravni osebi neposreden zasebni kapital ni udeležen in
- vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu.

Šteje se, da naročnik obvladuje pravno osebo podobno kot svoje službe, če odločilno vpliva na strateške cilje in pomembne odločitve odvisne pravne

---

<sup>57</sup> Presoja odstotka dejavnosti, ki jih javno podjetje Nigrad izvaja na MOM in ostale ustanoviteljice presega okvir predmetne študije.

osebe. Tako obvladovanje lahko izvaja tudi druga pravna oseba, ki jo na enak način obvladuje ta naročnik.

Glede na naravo projekta oz. storitev, ki bi bile predmet razširitve obstoječe notranje (*in-house*) pogodbe, katerih veljavna zakonodaja jasno ne uvršča v obseg gospodarske javne službe niti jih ne opredeljuje jasno kot javna naročila, se iz razloga pravne varnosti zdi primernejše, da se pogoji presojuje strožje, t.j. po ZJN-3. Slednje je potrebno tudi iz razloga spoštovanja pravil o državnih pomočeh (poglavje 15 te Študije), v kolikor se ne izvede javni razpis.

V primeru, da se z javnim podjetjem Nigrad doseže dogovor, da se pretežni del tveganj prenese na javno podjetje Nigrad, je mogoče kot pravno podlago sicer uporabiti četrti odstavek 13. člena ZNKP. Vendar je tudi v tem primeru smiselno, da iz razloga zagotovitve gospodarnega ravnanja ter spoštovanja pravil o državnih pomočeh JP Nigrad izvaja storitve, ki so predmet tega projekta po cenah, ki so enake ali nižje od cen za ta predmet na trgu.

#### **12.3.4. PRESOJA PROJEKTA ZA POTREBE RAČUNOVODSKEGA VODENJA PROJEKTOV OZ. PRESOJANJA ZADOLŽEVANJA**

Posebno vprašanje pri predmetnem projektu predstavlja vprašanje računovodskega vodenja projekta v vidika vpliva na zadolževanje. To vprašanje je treba ločiti od vprašanja izbora izvajalca.

Pomemben korak naprej na tem področju je predstavljala Odločitev Eurostata o javno-zasebnih partnerstvih (v nadaljevanju: Odločitev Eurostata) iz leta 2004,<sup>58</sup> ki je bila sprejeta za namen statističnega poročanja, saj je ustrezno knjiženje povezano z doseganjem Maastrichtskih kriterijev in s prizadevanjem za znižanje inflacije in javnega dolga. Iz Odločitve Eurostata tako izhaja splošno pravilo, naj se sredstva vključena v javno-zasebna partnerstva opredelijo kot

---

<sup>58</sup> New decision of Eurostata on deficit and debt, Treatment of public-private partnerships, STAT/04/18, 11. februar 2004, dosegljiva na <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STAT\\_04\\_18](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STAT_04_18)> (17. oktober 2019).

nejavna sredstva (*non-government assets*) in torej niso vključena v bilanco oz. proračun, če sta kumulativno izpolnjena naslednja pogoja:

- zasebni partner nosi (večino) tveganja gradnje (*construction risk*);
- zasebni partner nosi bodisi (večino) tveganja dostopnosti oz. razpoložljivosti (*availability risk*) bodisi (večino) tveganja povpraševanja (*demand risk*).

Če tveganje gradnje nosi javni partner oz. če zasebni partner nosi zgolj tveganje gradnje in nobenih drugih rizikov, se sredstva opredelijo kot javna sredstva (*government assets*), kar pa ima pomemben vpliv na javne finance, tako na deficit kot na javni dolg. Začetni investicijski izdatki (*initial capital expenditure*) povezani s sredstvi bodo knjiženi kot državne oz. javne investicije v osnovna sredstva (*government fixed capital formation*), kar bo imelo negativni vpliv na javni deficit oz. presežek. V nekaterih primerih, kadar analiza tveganj ne zagotavlja jasnih rezultatov, se upoštevajo dodatni elementi, kakor izhajajo iz pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Ti lahko vključujejo: naravo partnerjev, pomen javnega financiranja, učinke državnih jamstev ali določbe, ki se nanašajo na končno dodelitvi sredstev.

Kakor izhaja iz Odločitve Eurostata, se v okviru postopkov javno-zasebnih partnerstev pojavljajo številna tveganja, poleg tega pa so lahko pojmi že sami po sebi nejasni in različni. Iz tega razloga je Eurostat izbral tri poglavitne kategorije splošnih (*generic*) tveganj. Da ena stranka nosi tveganje pomeni, da ta stranka nosi pretežni del tveganja.

Prvo kategorijo predstavlja tveganje gradnje (*construction risk*). Tveganje gradnje zajema predvsem dogodke kot so: zamude pri dobavi, nespoštovanje določenih standardov, dodatne stroške, tehnične pomanjkljivosti in negativne zunanje vplive. Obveznost javnega partnerja oz. vlade, da prične z rednimi plačili zasebnemu partnerju in pri tem ne upošteva dejanskega stanja sredstev, bi bil dokaz, da nosi večino gradbenih tveganj.

Drugo kategorijo predstavlja tveganje dostopnosti oz. razpoložljivosti (*availability risk*), pri kateri je odgovornost partnerja dokaj očitna. Ne sme biti

v položaju, da ne bi bil zmožen dostaviti količine, ki je bila pogodbeno dogovorjena, ali da ne bi bil zmožen izpolniti standardov varnosti ali javnega certificiranja v zvezi z opravljanjem storitev za končne uporabnike, kot je določeno v pogodbi. Velja tudi v primerih, če partner ne izpolnjuje zahtevanih standardov kakovosti, ki se nanašajo na zagotavljanje storitev, kot je navedeno v pogodbi in ki izhajajo iz očitnega pomanjkanja delovanja oz. uspešnosti (*performance*) zasebnega partnerja. Domneva se, da javni partner ne nosi tega tveganja, če je upravičen do bistvenega zmanjša svojih rednih plačil, kot neke vrste kazen (*penalty*), kot vsak »običajen kupec« lahko zahteva v tržnih pogojih oz. tržni pogodbi (*commercial contract*). Plačila javnega partnerja morajo biti odvisna od dejanske stopnje razpoložljivosti, ki jo zasebni partner zagotavlja v določenem časovnem obdobju. Uporaba kazni, če partner ne izpolnjuje obveznosti, mora biti avtomatska in mora imeti pomemben vpliv na partnerjeve prihodke in dobiček ter ne sme biti zgolj »kozmetične« ali simbolične narave.

Tretjo kategorijo predstavlja tveganje povpraševanja (*demand risk*). Tveganje povpraševanja zajema raznolikost povpraševanja, ki je lahko bodisi višje bodisi nižje od pričakovanega ob podpisu pogodbe. To tveganje naj bi zajemalo zgolj premik povpraševanja, ki ne izhaja iz neustrezne ali slabe kakovosti storitev, ki jih zagotavlja zasebni partner ali katerega koli ukrepa, ki spremeni količino / kakovost opravljenih storitev. Predstavlja posledico drugih dejavnikov, kot so poslovni cikel, novi trendi na trgu, neposredna konkurenca ali tehnološka zastarelost. Domneva se, da nosi tveganje javni partner, v kolikor je dolžan zagotoviti določeno raven plačila zasebnemu partnerju, neodvisno od dejanske stopnje povpraševanja končnega uporabnika; nihanja v povpraševanju tako ne vplivajo na dobičkonosnost partnerja. Vendar pa to ne velja, kadar je nihanje povpraševanja rezultat očitnih ukrepov javnega partnerja, kot so splošne odločitve države oz. vlade (torej ne zgolj organa, ki je neposredno vpleten v pogodbo), ki predstavljajo pomembno spremembo politike ali razvoj neposredno konkurenčne infrastrukture, zgrajene na podlagi mandata vlade.

Navaja se, da je treba v nekaterih primerih, kadar analiza tveganj ne zagotavlja jasnih rezultatov, upoštevati dodatne elemente, kakor izhajajo iz pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu. Ti lahko vključujejo: naravo partnerjev, pomen

javnega financiranja, učinke državnih jamstev ali določbe, ki se nanašajo na končno dodelitev sredstev.<sup>59</sup>

Nadaljnje usmeritve v zvezi z računovodenjem javno-zasebnih partnerstev so bile avgusta 2004 vključene v posebno četrto poglavje Evropskega sistema računov iz leta 1995 (ESA95), ki ga je zamenjal ESA iz leta 2010 (v nadaljevanju: ESA10), ki je pričel veljati septembra 2014.<sup>60</sup> Spremembe so imele vpliv na nacionalne računovodske standarde in izkazovanje dolga tudi na področju javno-zasebnih partnerstev.

Ne glede na način izbora izvajalca predmetnih storitev (neposredna sklenitev pogodbe ali javni razpis), je torej treba zagotoviti, da so na izvajalca prenesena tveganja, ki so identificirana zgoraj, da projekt ne šteje v javni dolg, kar je treba zagotoviti tekom pogajanj in na tej podlagi skleniti z izvajalcem pogodbo.

Dejstvo, da bi gospodarska družba kot izvajalec skladno z določbami ZNKP bila izbrana po pravilih za notranje (*in-house*) ne vpliva na vprašanje zadolževanja. ZJZP namreč omogoča neposredno sklenitev pogodbe o javno-zasebnem partnerstvu (glej npr. 27., 43., 44., 45. člen ZJZP), sama opredelitev zasebnega partnerja v 3. točki prvega odstavka 5. člena pa ne določa, da bi moral biti zasebni partner pravna oseba zasebnega prava:

*»3. »zasebni partner« ali »zasebna partnerka« (v nadaljnjem besedilu: zasebni partner) oziroma »izvajalec javno-zasebnega partnerstva« ali »izvajalka javno-zasebnega partnerstva« (v nadaljnjem besedilu: izvajalec javno-zasebnega partnerstva) je ena ali več pravnih ali fizičnih oseb, ki sklene razmerje javno-zasebnega partnerstva, v katerem tudi pridobi pravico in obveznost izvajati javno-zasebno partnerstvo;«.*

---

<sup>59</sup> Glej tudi PwC: Delivering the PPP promise, A review of PPP issues and activity, str. 60, na spletni strani: <<http://www.pwc.com/gx/en/government-infrastructure/delivering-ppp-promise.jhtml>>, 19. 7. 2024.

<sup>60</sup> Uredba (EU) št. 549/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2013 o Evropskem sistemu nacionalnih in regionalnih računov v Evropski uniji, UL št. L 174 z dne 26.6.2013, str. 1-727. Več na strani: <[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=European\\_system\\_of\\_national\\_and\\_regional\\_accounts\\_-\\_ESA\\_2010](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=European_system_of_national_and_regional_accounts_-_ESA_2010)> in <<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5925693/KS-02-13-269-EN.PDF>>, 19. 7. 2024.

V letu 2019 je Računsko sodišče RS izdalo Revizijsko poročilo Pravilnost in smotrnost poslovanja Mestne občine Velenje v delu, ki se nanaša na izvajanje projektov javno-zasebnega partnerstva.<sup>61</sup> Računsko sodišče RS je med drugim revidiralo tudi koncesijo za vzdrževanje cest, ki je obsegalo redno vzdrževanje javnih cest in obnavljanje javnih cest. Kljub temu, da je Računsko sodišče RS ugotovilo določene nepravilnosti, Računsko sodišče RS ni izpostavilo vprašanja zadolževanja, pri čemer je bil prenos tveganj na zasebnega partnerja opredeljen v okvirno enakem obsegu, kot izhaja iz Odločitve Eurostata.

Z vidika računovodenja projekta pa je treba upoštevati, da uporabniki vzdrževanje sredstev uporabniki lahko knjižijo na več načinov: kot povečanje nabavne vrednosti, kot zmanjšanje popravka vrednosti ali kot strošek. Zato morajo najprej ugotoviti, ali se zaradi tega poslovnega dogodka povečujejo prihodnje koristi sredstva ali se zgolj ohranjata vrednost in funkcionalnost sredstva kot ob prvotni nabavi. Pri ugotavljanju vrste vzdrževanja se morajo zato posvetovati s strokovnjaki, ki pojasnijo namen teh del.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Računsko sodišče RS, Revizijsko poročilo Pravilnost in smotrnost poslovanja Mestne občine Velenje v delu, ki se nanaša na izvajanje projektov javno-zasebnega partnerstva. št. 324-2/2016/53, z dne 21. 10. 2019.

<sup>62</sup> Podrobneje glej Jana Trbižan: Razlikovanje med investiranjem in vzdrževanjem v javnem sektorju, IKS, 29. 12. 2021, na strani: <<https://www.revijaiks.si/2022/01/Racunovodstvo/clanek/5912853/razlikovanje-med-investiranjem-in-vzdrzevanjem-v-javnem-sektorju->>, 19. 7. 2024; tudi Milenka Čižman: Računovodska obravnava investicij in vzdrževanja v javnem sektorju, IKS, 27. 11. 2019, na strani: <<https://www.revijaiks.si/2019/12/Racunovodstvo/clanek/5468082/racunovodska-obravnava-investicij-in-vzdrzevanja-v-javnem-sektorju>>, 19. 7. 2024.

## 13 IDENTIFIKACIJA VARIANT

Skladno z veljavno zakonodajo so v predmetni Študiji preučene naslednje variante za izvedbo projekta:

- Varianta A: MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. z zadolževanjem (javno naročilo);
- Varianta B: Obnovitvena dela izvede JP Nigrad na podlagi notranje (*in-house*) pogodbe;
- Varianta C: MOM sklene predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad in izvede javni razpis za podelitev koncesije, ki zajema redno vzdrževanje in obnovitvena dela.

### 13.1 VARIANTA A - MOM IZVEDE OBNOVITVENA DELA Z LASTNIMI SREDSTVI OZ. Z ZADOLŽEVANJEM (JAVNO NAROČILO)

Kot je bilo analizirano zgoraj, zakonodaja gradbenih del oz. storitev, ki so predmet tega projekta jasno ne uvršča v obseg gospodarske javne službe niti jih ne opredeljuje jasno kot javna naročila. Po naravi stvari bi jih (deloma) bilo mogoče šteti v okvir del in nalog, ki se izvajajo v okviru gospodarske javne službe, mogoče je pa tudi izvesti ločeno javno naročilo za predmetna gradbena dela oz. storitve na način, da se na izvajalca ne prenese tveganj, ampak vsa tveganja v zvezi z izvedbo projekta nosi MOM kot naročnik.

V kolikor se projekt izvaja v obliki javnega naročila mora MOM razpolagati s proračunskimi sredstvi za izvedbo projekta ali se pa zadolžiti.

**Tabela 4: Analiza SWOT variante A – MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. zadolževanjem (javno naročilo)**

<b>VARIANTA A - MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. zadolževanjem (javno naročilo)</b>	
<p><b>Prednosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ni potrebna posebna organizacijska struktura</li> <li>- Neposredna izvedba s strani občine,</li> <li>- Dinamika izvajanja obnovitvenih del skladno s finančnimi zmožnostmi MOM</li> <li>- Finančno najbolj ugodna varianta</li> <li>- Postopek javnega naročila je dobro urejen z zakonodajo, kar zagotavlja transparentnost in enakopravnost ponudnikov</li> <li>- Večja konkurenca med ponudniki, kar bi se praviloma naj odražalo v ekonomsko bolj ugodnih ponudbah</li> </ul>	<p><b>Slabosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- postopki javnega naročanja so lahko dolgotrajni zaradi kompleksnih pravil in postopkov, veliko je administrativnega dela za pripravo in izvajanje postopkov, pri čemer se da to tveganje omiliti z nabavno tehniko dinamičnega nabavnega sistema</li> <li>- vsa tveganja v zvezi izvedbo projekta nosi MOM</li> <li>- večje tveganje revizij</li> </ul>
<p><b>Priložnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kakovostne ponudbe lahko izboljšajo strošek izvajanja storitev</li> <li>- večja transparentnost in zaupanje javnosti</li> </ul>	<p><b>Nevarnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tveganje izbire ponudnika(ov), ki ne izpolnjujejo pričakovanj</li> <li>- omejena finančna in materialna sredstva MOM lahko ogrozijo izvedbo projekta, saj je projekt močno odvisen od proračuna</li> <li>- negotove možnosti za izvedbo projekta in razvoj</li> </ul>

## **13.2 VARIANTA B - OBNOVITVENA DELA IZVEDE JP NIGRAD NA PODLAGI NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE**

V slovenskem prostoru pojem javnega podjetja ni enotno definiran.<sup>63</sup> 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<sup>64</sup> (v nadaljnjem besedilu: ZGD-1). Na podlagi navedenega je mogoče sklepati, da se posebnosti instituta

<sup>63</sup> 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.

<sup>64</sup> Zakon o gospodarskih družbah (ZGD-1), 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, 18/21, 18/23 - ZDU-10 in 75/23.

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.

V slovenskem prostoru pojem javnega podjetja ni enotno definiran.<sup>65</sup> Poseben položaj javnega podjetja opredeljuje predvsem Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS),<sup>66</sup> ki v delu, kjer ureja javno podjetje ureja vprašanja, ki se nanašajo na ustanovitev javnega podjetja, vprašanje pravic ustanovitelja in vprašanje imenovanja direktorja. Za vsa ostala vprašanja ZGJS napotuje na uporabo Zakona o gospodarskih družbah (ZGD-1).<sup>67</sup> 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 PDEU v 106. členu načeloma enači položaj javnih podjetij oz. podjetij, katerim so odobrile posebne ali izključne pravice z gospodarskimi družbami in zanje prav tako veljajo pravila PDEU, zlasti pravila o konkurenci, razen v določenih primerih.

Vendar pa - kot je že v letu 2006 ugotavljal predlagatelj Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP)<sup>68</sup> - je javno podjetje po eni strani gospodarska

---

<sup>65</sup> 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.

<sup>66</sup> Zakon o gospodarskih javnih službah (ZGJS), Uradni list RS, št. 32/93, 30/98 - ZZLPPO, 127/06 - ZJZP, 38/10 - ZUKN in 57/11 - ORZGJS40.

<sup>67</sup> Zakon o gospodarskih družbah (ZGD-1), 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, 18/21, 18/23 - ZDU-10 in 75/23.

<sup>68</sup> Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP), Uradni list RS, št. 127/06.

družba, po drugi strani pa to podjetje izvaja dejavnost v javnem interesu. To dejavnost regulira lokalna skupnost. Lokalna skupnost lahko regulira tudi cene. Zaradi tega je že več let v pripravi nova zakonodaja, ki bi urejala položaj javnega podjetja, vendar do njene uveljavitve še ni prišlo.<sup>69</sup> Zato se je zakonodajalec odločil urediti določena vprašanja v zvezi z ustanavljanjem javnih podjetij v prehodnih določbah ZJZP na način, da jih danes lahko ustanavljajo zgolj država in lokalne skupnosti (brez deležev zasebnega kapitala). Določena vprašanja v zvezi z nejasnim položajem javnih podjetij pa še danes ostajajo nedorečena.

Težave so se in se še danes kažejo predvsem v razmerju ustanovitelja (države ali lokalne skupnosti) do javnega podjetja. Ustanovitelj v tem razmerju nastopa na eni strani kot regulator dejavnosti (zlasti zagotavljanje gospodarskih javnih služb - določanje cen storitev, določanje pogojev ipd.), t. j. kot javna oblast, na drugi strani pa kot družbenik oz. delničar, kjer se njegov položaj v ničemer ni razlikuje od položaja drugih družbenikov oz. delničarjev.

Minimalni obseg nalog, ki morajo biti pridržane ustanoviteljem v smislu zagotavljanja regulatornih nalog je opredeljen v 26. členu ZGJS, kot sledi:

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

Ustavno sodišče določbo 26. člena ZGJS razlaga na način, da iz 26. člena ZGJS ne izhaja, da bi pravice ustanovitelja lahko izvrševal kdo drug, razen organov občine. To je tudi logično, saj izvrševanje nekaterih ustanoviteljskih pravic (npr. določanje pogojev za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin, določanje načina oblikovanja cen in tarif) po samem ZGJS pomeni izdajo predpisa lokalne skupnosti. Izdajanja predpisov lokalnih skupnosti pa ni mogoče prenesti z občinskega sveta na kak drug organ ali organizacijo.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Poročevalec DZ, marec 2006.

<sup>70</sup> Odločba Ustavnega sodišča RS št. U-I-242/96 z dne 16. 9. 1999.

Poleg v prejšnjem odstavku navedene določbe 26. člena ZGJS, ZGJS ureja položaj javnega podjetja le še v 25. členu, kjer določa, da javno podjetje ustanovi vlada oziroma lokalna skupnost kot podjetje v lasti republike ali lokalne skupnosti. Za vsa ostala vprašanja, ki se nanašajo na položaj javnega podjetja, pa 28. člen ZGJS določa, da se uporabljajo predpisi, ki urejajo položaj podjetij oziroma gospodarskih družb, če z ZGJS ali drugim zakonom niso urejena drugače.

Javno podjetje Nigrad, d.o.o. je ustanovljeno v pravno-organizacijski obliki javnega podjetja. Ustanovljeno je bilo z Odlokom o ustanovitvi javnega podjetja Nigrad, d.o.o.<sup>71</sup> Ustanoviteljice javnega podjetja je več občin, med drugim tudi MOM. Ustanoviteljice javnega podjetja so naslednje občine:<sup>72</sup> **Mestna občina Maribor**, Občina Hoče - Slivnica, Občina Kungota, Občina Lenart, Občina Miklavž na Dravskem polju, Občina Rače - Fram, Občina Sveti Jurij v Slovenskih Goricah, Občina Duplek, Občina Ruše, Občina Selnica ob Dravi, Občina Lovrenc na Pohorju, Občina Pesnica.

Tudi praksa Sodišča EU načeloma enači položaj javnih podjetij oz. podjetij, katerim so se odobrile posebne ali izključne pravice, z zasebnimi podjetji (beri: gospodarskimi družbami) in zanje prav tako veljajo pravila prava EU, zlasti pravila o konkurenci, razen v določenih primerih.

Po 25. členu ZGJS je torej 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 ZJZP 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.

---

<sup>71</sup> Odlok o ustanovitvi javnega podjetja Nigrad, d.o.o., Uradno glasilo slovenskih občin, št. 26/2022.

<sup>72</sup> Število ustanoviteljic JP Nigrad vpliva na pravno podlago za sklenitev notranje (in-house) pogodbe.

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. Slabosti te oblike izvajanja predmetne javne službe bi se lahko kazale v potrebi po zagotovitvi osnovnega kapitala in vložka v osnovna sredstva (poslovni prostor, delovni stroji in mehanizacija, oprema itd.) in višjih stroških delovanja. V primeru preizkega obsega izvajanja gospodarske javne službe lahko nastopijo težave z vidika stroškovne učinkovitosti.

Pri prenosu izvajanja storitev, ki so predmet tega projekta, na javno podjetje javno-naročniška zakonodaja ta razmerja izvzema iz obveznosti objave javnega razpisa, v kolikor so izpolnjeni določeni pogoji. Pogoje za sklenitev notranje (*in-house*) pogodbe z javnim podjetje brez izvedbe javnega razpisa opredeljuje javno-naročniška zakonodaja, t.j. Zakon o javnem naročanju (ZJN-3)<sup>73</sup> in Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP).<sup>74</sup>

Kot je bilo pojasnjeno že zgoraj, so pogoji v ZJN-3 opredeljeni strožje kot v ZNKP, saj je dodan dodatni, četrti pogoj. Glede na naravo predmetnih storitev, se zdi primernejše, da se pogoji presojujejo po ZJN-3.

V primeru, da naročnik odda naročilo pravni osebi javnega ali zasebnega prava, prvi odstavek 28. člena ZJN-3 določa, da se ta zakon ne uporablja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- ta naročnik obvladuje določeno pravno osebo podobno kot svoje službe;
- odvisna pravna oseba izvaja več kot 80 odstotkov svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki ji jih je dal ta naročnik, ki jo obvladuje, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladuje ta naročnik;
- v odvisni pravni osebi neposreden zasebni kapital ni udeležen in

---

<sup>73</sup> Zakon o javnem naročanju (ZJN-3), Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 - odl. US, 100/22 - ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 - ZOPNN-F.

<sup>74</sup> Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP), Uradni list RS, št. 9/19, 121/21 - ZJN-3B in 50/23.

- vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu.

Presojanje izpolnjevanja pogojev presega okvir te Študije. Tovrstna pogodba je že sklenjena glede rednega vzdrževanja cest, vendar je potrebna sprememba pogodbe oz. sklenitev nove pogodbe, da bo lahko javno podjetje izvajalo dodatne storitve obnove cest. V zvezi s četrtem pogojem je treba izrecno opozoriti, da je njegovo izpolnjevanje treba zagotoviti tekom pogajanj za vsak projekt. V zvezi z izpolnjevanjem četrtega pogoja je podrobneje pojasnjeno v 26. poglavju, kjer so prikazani rezultati primerjave posameznih stroškovnih postavk.

Naj na tem mestu še povemo, da kadar gre za vprašanje zadolževanja javnega podjetja za izvedbo projektov, bo strošek kreditiranja načeloma višji kot v primerih, ko občina sama financira in izvede investicijski projekt. Tveganja v primeru zadolževanja s strani občine so namreč nekoliko nižja kot v primeru javnega podjetja, kar se praviloma odrazi v nižji obrestni meri in nižjih stroških kreditiranja.

**Tabela 5: Analiza SWOT variante B – Obnovitvena dela izvede JP Nigrad na podlagi notranje (in-house) pogodbe**

VARIANTA B - Izvajanje storitev v okviru javnega podjetja	
<p><b>Prednosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- MOM lahko neposredno sklene <i>in-house</i> pogodbo z javnim podjetjem Nigrad, ki ga je ustanovil (razširitev obstoječe notranje pogodbe)</li> <li>- občina ima nadzor nad podjetjem, kar omogoča lažje usklajevanje z javnimi interesi in potrebami skupnosti</li> <li>- možnost dolgoročnega načrtovanja, brez vpliva kratkoročnih poslovnih interesov</li> <li>- javno podjetje zagotovi potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje storitev, ki so predmet projekta</li> <li>- ustrezen način zagotavljanja obnovitev cest</li> <li>- izpolnitev zakonskih določb</li> <li>- namesto s 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</li> <li>- koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes</li> <li>- stabilno in enakomerno izvajanje obnovitvenih del, katera so predmet tega projekta.</li> </ul>	<p><b>Slabosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- javno podjetje je lahko manj učinkovito oz. dražje pri izvajanju storitev zaradi manjše konkurenčnosti</li> <li>- javno podjetje je lahko manj inovativno v primerjavi z zasebnimi podjetji</li> <li>- manjša prilagodljivost in počasnejše odzivanje na tržne spremembe.</li> </ul>
<p><b>Priložnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- orodje za omejevanje pritiska ponudnikov v primeru ne-oddaje ponudb ali v primeru nesorazmerno visokih ponudbenih cen</li> <li>- relativno nizka stopnja potencialnega negativnega dožemanja javnosti glede negativnega odnosa do zasebnih izvajalcev javnih storitev</li> <li>- možnost dolgoročnega razvoja projektov in storitev v skladu z strategijami MOM oz. Master planom</li> <li>- izboljšanje kakovosti življenja lokalne skupnosti skozi izvedbo obnovitvenih del</li> </ul>	<p><b>Nevarnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- možnost pritiska izvajalca na dvig cene izvajanja javne službe ali padca kvalitete zagotavljanja javnih dobrin, kar oboje negativno vpliva na zadovoljstvo končnih uporabnikov infrastrukture</li> <li>- stroškovna cena mora biti jasno in transparentno oblikovana ter nižja ali vsaj primerljiva s cenami na trgu</li> <li>- neizpolnjevanje pogojev za notranje (<i>in-house</i>) pogodbe, kakor so opredeljeni z javnonaročniško zakonodajo</li> </ul>

### 13.3 VARIANTA C - MOM IZVEDE JAVNI RAZPIS IN PODELI KONCESIJO

Varianta C predvideva, da MOM sklene predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad in izvede javni razpis za podelitev koncesije, ki zajema redno vzdrževanje kot GJS in obnovitvena dela kot druge storitve v javne interesu.

Pojem koncesijskega razmerja je v slovenskem pravnem redu opredeljen v 26. členu Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP),<sup>75</sup> 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

---

<sup>75</sup> Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (ZJZP), Uradni list RS, št. 127/06.

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 zakona, ki urejajo koncesijsko partnerstvo.

Ob navedenih določbah pa je treba upoštevati tudi določbe Zakona o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP).<sup>76</sup> Navedeni zakon sicer ne vsebuje prehodnih ali končnih določb in ne ureja svojega razmerja glede na določbe ZJZP in ZGJS. V skladu s 25. členom ZNKP je treba med drugim izvesti Študijo upravičenosti podelitve koncesije, saj je vrednost koncesije nad mejno vrednostjo, za katero velja ZNKP. Študijo upravičenosti podelitve koncesije je skladno s 13. členom ZNKP potrebno izdelati tudi, v kolikor gre za koncesije med subjekti v javnem sektorju oz. neposredno sklenitev pogodbe z izvajalcem (t.im. *in-house*).

Treba je opozoriti na določbe Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb,<sup>77</sup> ki loči pojem koncesije od pojma javnega naročila in kot razlikovalni kriterij določa pojem znatnega operativnega tveganja.<sup>78</sup> Smiselno podobno pojmovanje je v slovenski pravni red prenesel ZNKP. Navedeno je pomembno pri predmetnem projektu z vidika postopka podelitve koncesije.<sup>79</sup>

Pri izvajanju obnovitvenih del, ki presegajo okvir rednega vzdrževanja, bi bilo pa mogoče na izvajalca prenesti pretežni del tveganj (tveganje financiranja, projektiranja, gradnje, dostopnosti).

---

<sup>76</sup> Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP), Uradni list RS, št. 9/19, 121/21 - ZJN-3B in 50/23.

<sup>77</sup> Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb.

<sup>78</sup> Preambula Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb, točka 20.

<sup>79</sup> Zakon o javnem naročanju (ZJN-3), Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 - odl. US, 100/22 - ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 - ZOPNN-F.

Ključna slabost te variante je, da v kolikor se želi zagotoviti, da se obnovitvena dela izvajajo vzporedno z rednim vzdrževanje, slednje pomeni, da je potrebno doseči predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad, da se lahko podeli koncesija. Iz tega razloga se predmetna varianta ne zdi smiselna. Finančna analiza za to varianto ni posebej izdelana, saj je finančna analiza smiselno enaka, kot za varianto B.

Vedno je pa mogoče za izvedbo projekta izvesti javni razpis in izbrati izvajalca na trgu, pri čemer je JP Nigrad lahko eden od potencialnih ponudnikov. V zvezi s tem pristopom je potrebno opozoriti, da se s tem slabi položaj JP Nigrad kot notranjega (*in-house*) izvajalca, saj se povečuje delež storitev, ki jih JP Nigrad izvaja na trgu. Na drugi strani zakonodaja ne zahteva od javnih naročnikov, da morajo izvesti javni razpis, v kolikor lahko zagotovijo izvajanje storitev z odvisnimi osebami.

Obseg prenosa tveganj na zasebnega izvajalca je smiselno enak kot pri varianti B.

**Tabela 6: SWOT analiza varianta: C - Izvedba projekta s podelitvijo koncesije na podlagi javnega razpisa**

Varianta C - Izvedba projekta s podelitvijo koncesije na podlagi javnega razpisa	
<p><b>Prednosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- koncesionar mora zagotoviti potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje javne službe ter gradbenih del, ki so predmet projekta</li> <li>- prenos ključnih tveganj na koncesionarja</li> <li>- ustrezen način zagotavljanja vzdrževanih in obnovljenih lokalnih cest, kar bo zagotavljalo varno gibanje na njih</li> <li>- možnost sprotne obnove javnih cest</li> <li>- možnost pridobitve enotnega izvajalca za celotno območje MOM</li> <li>- v okviru koncesijske pogodbe koncedent obdrži vzvode, s katerimi lahko učinkovito zavaruje javni interes</li> </ul>	<p><b>Slabosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ob upoštevanju narave storitev, ki so predmet tega razmerja, le-teh v primeru izvedbe projekta s podelitvijo koncesije, ni mogoče oz. ni smiselno podeliti drugemu izvajalcu, kot izvajalcu gospodarske javne službe vzdrževanja občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v MOM. Slednje pomeni, da je potrebno doseči predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad, da se lahko podeli koncesija;</li> <li>- glede na trenutne razmere na trgu potencialno majhno število kandidatov za izvajanje storitev, kar zmanjšuje konkurenco med potencialnimi ponudniki</li> <li>- koncedent ohranja nadzor nad izvajanjem javne službe izključno v okviru koncesijske pogodbe</li> </ul>

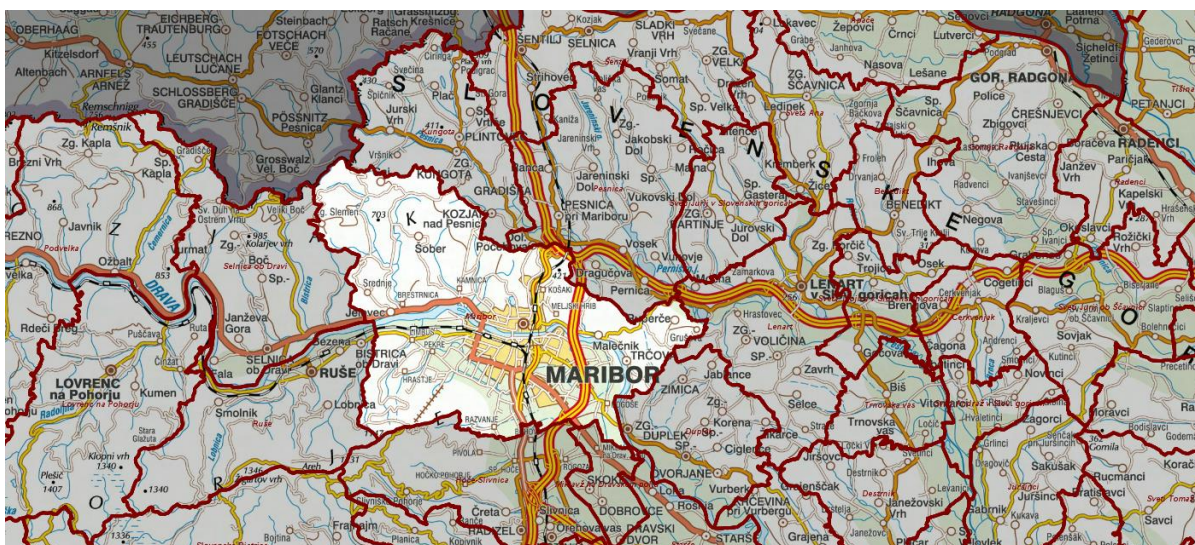
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vzpostavljeno koncesijsko razmerje temelji na konfliktnem odnosu med koncedentom kot varuhom javnega interesa in koncesionarjem kot gospodarsko družbo, ki teži k maksimizaciji dobička</li> </ul>
<p><b>Priložnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- standarde izvajanja določa koncedent, s čimer lahko dosega trajnostne učinke in sledi potrebam prebivalcev</li> <li>- prisotnost zasebnega sektorja poveča pritisk na doseganje stroškovne učinkovitosti in s tem k racionalnejši izvedbi storitev</li> </ul>	<p><b>Nevarnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potencialni zapleti pri predčasnem prenehanju obstoječe notranje (in-house) pogodbe</li> <li>- vzpostavljeno razmerje je relativno kompleksno in dolgotrajno, kar lahko povzroča zaplete v fazi izvajanja pogodbe</li> <li>- omejene možnosti MOM v primeru kršitev koncesionarja in omejitve, ki izhajajo iz predčasnega prenehanja koncesijskega razmerja</li> <li>- možnost pritiska koncesionarja na dvig cene izvajanja javne službe ali padca kvalitete zagotavljanja javnih dobrin, kar oboje negativno vpliva na zadovoljstvo končnih uporabnikov</li> <li>- tveganje stečaja ali insolventnosti koncesionarja in posledično motenj v zagotavljanju javnih dobrin</li> <li>- potencialno negativno dožemanje javnosti in negativnega odnosa do zasebnih izvajalcev javnih storitev</li> </ul>

# 14 ANALIZA LASTNINSKOPRAVNIH VPRAŠANJ

## 14.1 MAKROLOKACIJA

MOM je ena od 12 mestnih občin v Republiki Sloveniji, ki ima 112.560 prebivalcev (2020).<sup>80</sup>

Slika 7: Makrolokacija - MOM



Vir: GIS Maribor.<sup>81</sup>

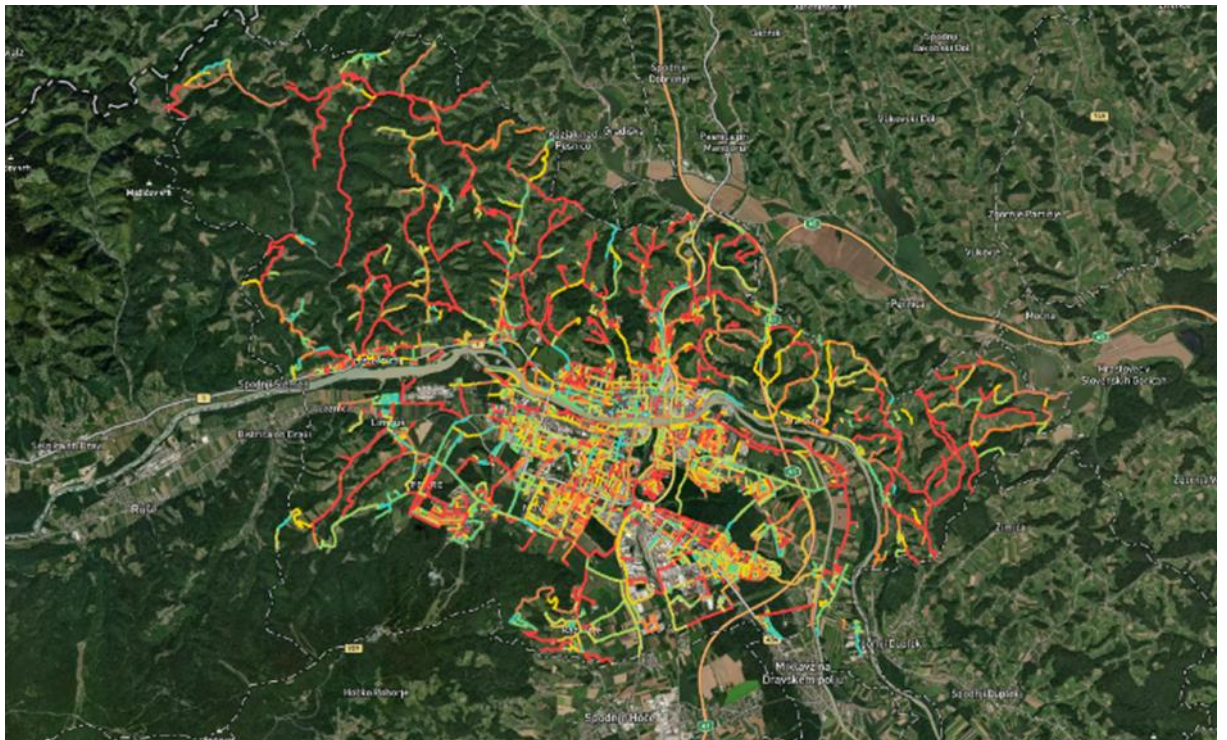
## 14.2 MIKROLOKACIJA

Predmetna investicija obsega območje celotne MOM. Obseg javne službe je bil podrobneje predstavljen že v predhodnih poglavjih tega dokumenta.

<sup>80</sup> Spletni vir: <<https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/94>>, 7. 6. 2024.

<sup>81</sup> Spletni vir: <<https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=maribor>>, 7. 6. 2024.

**Slika 8: Mikrolokacija - identificiranje cest za obnovo**



Vir: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028.

## 15 SKLADNOST S PRAVILI DRŽAVNIH POMOČI

Po pravu EU Po pravu EU velja,<sup>82</sup> da ukrepi oz. finančna nadomestila (plačila), ki jih javni organi (država, občine ...) dodelijo izvajalcem z namenom, da se krijejo stroški izvajanja obveznosti storitev splošnega gospodarskega pomena,<sup>83</sup> ne predstavljajo državnih pomoči. Pristop je razvilo Sodišče EU z odločitvijo v zadevi *Altmark*.<sup>84</sup> Pred tem je sicer Komisija dolgo smatrala, da ukrepi, finančna nadomestila, ki jih države dodelijo izvajalcem z namenom, da se krijejo stroški izvajanja obveznosti javnih služb, ne predstavljajo državnih pomoči, vendar pa Sodišče EU tega stališča ni podprlo,<sup>85</sup> kar je pojasnjevalo s tem, da se po PDEU za ukrepe, ki bi lahko predstavljali državno pomoč, ne presojuje povodi ali cilji ukrepov, temveč zgolj njihov učinek. Sodba v zadevi *Altmark* je prinesla ključen preobrat.

Nekatere storitve splošnega gospodarskega pomena lahko javna ali zasebna podjetja opravljajo brez posebnega finančnega nadomestila držav članic, druge storitve se lahko opravljajo le, če zadevni javni organ izvajalcu ponuja finančno nadomestilo oz. če plačilo zagotavljajo javni organi. Države članice lahko praviloma po svoji presoji določajo organiziranost in financiranje svojih storitev splošnega gospodarskega pomena, saj v zvezi s tem ni posebnih pravil Unije, vendar pa pri tem ne smejo kršiti pravil EU o varstvu konkurence.<sup>86</sup>

---

<sup>82</sup> Vsebina predmetne točke je pretežno povzeta po Ferk, P.: *Gospodarske javne službe na področju transporta*, Doktorska disertacija, Pravna fakulteta Univerze v Ljubljani, 2013, str. 407–415.

<sup>83</sup> Pojem »storitev splošnega gospodarskega pomena« se praviloma prekriva s pojmom »gospodarske javne službe« po slovenskem pravu.

<sup>84</sup> Zadeva C-280/00, *Altmark Trans GmbH* (2003). Podrobno o analizi te zadeve glej Ferk, P.: *Državne pomoči in izvajanje gospodarskih javnih služb*, GV Založba, Ljubljana, 2008, str.141–161.

<sup>85</sup> Glej predvsem sodbe v zadevah 240/83, *ADBHU* (1985), zadeva T-106/95, *FFSA proti Komisiji* (1998), zadeva T-46/97, *SIC proti Komisiji* (2000), zadeva C-53/00, *Ferring SA proti ACOSS* (2001), zadeva C-126/01, *Gemo SA* (2003). Podrobneje o razvoju in teh sodbah Ferk, P., Ferk, B.: *Javne službe, državne pomoči in javno-zasebna partnerstva*, str. 91–121.

<sup>86</sup> Tako tudi Komisija v *Sporočilu 2011*, C(2011) 9404 končno, točka 2.

Iz zadeve *Altmark* izhaja, da v kolikor želi država (kakor izhaja iz sodne prakse, velja enako tudi za občino, regijo) dodeliti nadomestilo za izvajanje obveznosti storitev splošnega gospodarskega pomena in obenem zagotoviti, da nadomestilo ne bi predstavljalo državne pomoči po prvem odstavku takrat veljavnega 87. člena PES (sedaj 107. člen PDEU) ter s tem ne bi vplivalo na trg EU, mora v prvi vrsti zagotoviti, da so izpolnjeni kriteriji iz zadeve *Altmark*:

- podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe in te obveznosti morajo biti jasno opredeljene;
- parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določeni vnaprej na objektivni in pregleden način zaradi izogibanja ekonomske koristi, ki bi prejemnika podpirala v razmerju do konkurenčnih podjetij;
- nadomestilo ne sme biti višje od tistega, kar je nujno za kritje vseh ali dela stroškov, ki jih je povzročilo izpolnjevanje obveznosti javne službe ob upoštevanju realiziranih prejemkov in zmernega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti;
- izbira podjetja, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, naj poteka po postopku oddaje javnega naročila - če izbira podjetja, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ne poteka v okviru postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tistega ponudnika, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za javnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, povprečnega, dobro vodenega podjetja.

Opredeljeni pogoji se obravnavajo kumulativno. V kolikor so izpolnjeni vsi navedeni pogoji iz odločitve v zadevi *Altmark*, nadomestilo za izvajanje gospodarske javne službe ne predstavlja državne pomoči. V kolikor ti kumulativni pogoji niso izpolnjeni lahko pride do ugotovitve obstoja državne pomoči, vendar pa še vedno obstaja možnost, da se ta pomoč lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom, na podlagi izjeme po drugem odstavku 106. člena PDEU kot storitve splošnega gospodarskega pomena.

Po sodbi v zadevi *Altmark*, je bila praksa negotova, zato je Evropska komisija izdajala Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljevanju: Sporočilo 2011),<sup>87</sup> v katerem so obravnavane različne zahteve, določene v sodni praksi Sodišča EU v zadevi *Altmark*. Komisija obravnava:

- pojem storitev splošnega gospodarskega pomena za namene 106. člena PDEU:

kot pojasnjuje Komisija, prvo merilo sodbe v zadevi *Altmark* zahteva opredelitev naloge izvajanja storitve splošnega gospodarskega pomena. Pooblastitev podjetja za izvajanje »posebne naloge opravljanja javnih storitev« pomeni zagotavljanje storitev, ki jih podjetje, če bi upoštevalo le lasten poslovni interes, ne bi opravljalo ali jih ne bi opravljalo v istem obsegu ali pod istimi pogoji;

- potreba po aktu o pooblastitvi:

udeležba izvajalca storitve v postopku, s katerim se mu dodeli naloga javne storitve, ne pomeni, da naloga ne izhaja iz akta javnega organa. To drži tudi v primeru, če se pooblastitev izda na zahtevo izvajalca storitve. Kot pojasnjuje Komisija v nekaterih državah članicah ni neobičajno, da organi financirajo storitve, ki jih je zasnoval in predlagal izvajalec sam. Vendar se mora organ odločiti glede odobritve izvajalčevega predloga pred dodelitvijo kakršnih koli nadomestil. Obvezni sestavni deli akta o pooblastitvi se lahko vstavijo neposredno v sklep o sprejetju predloga izvajalca ali pa se sprejme ločen pravni akt, npr. pogodba z izvajalcem;<sup>88</sup>

- obveznost določitve meril za nadomestila:

merila, ki so podlaga za izračun nadomestila, morajo biti objektivno in pregledno določena vnaprej, da podjetja, ki prejemajo nadomestilo, ne bi

---

<sup>87</sup> Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, C(2011) 9404 konč., Bruselj, 20. decembra 2011, UL št. C 8 z dne 11. 1. 2012, str. 4-14

<sup>88</sup> Sporočilo 2011, točka 53.

imela gospodarske prednosti pred konkurenčnimi podjetji. Vnaprejšnja določitev meril za nadomestilo ne pomeni, da mora biti nadomestilo izračunano na podlagi posebne formule (npr. cene na dan, obrok, potnika ali število uporabnikov). Pomembno je samo, da je od začetka jasno, kako se bo nadomestilo določilo. Kadar se organ odloči, da bo dodelil nadomestilo za kritje vseh stroškov izvajalca, mora že na začetku določiti, kako se bodo ti stroški določili in izračunali. V navedenem okviru se lahko upoštevajo samo stroški, ki so neposredno povezani z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena. Odbiti se morajo vsi prihodki, ki jih ima podjetje z opravljanjem storitve splošnega gospodarskega pomena. Kadar se podjetju v okviru nadomestila ponudi tudi zmerni dobiček, je treba v aktu o pooblastitvi prav tako določiti merila za izračun tega dobička. Kadar je predviden pregled zneska nadomestila med obdobjem pooblastitve, morata biti v aktu o pooblastitvi določena način izvedbe tega pregleda in morebiten učinek, ki ga lahko ima na celotni znesek nadomestila. Če se storitev splošnega gospodarskega pomena dodeli s postopkom javnega razpisa, je treba način izračuna nadomestila vključiti v dokumentacijo, ki se zagotovi vsem podjetjem, ki si želijo sodelovati v postopku;<sup>89</sup>

- načela glede izogibanja prekomernim nadomestilom:

v skladu s tretjim merilom iz sodbe v zadevi *Altmark*, nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti javne storitve (metoda neto dodatnih stroškov - *net additional cost method*), ob upoštevanju realiziranih prejemkov in zmernega dobička. Zato se mora kakršen koli mehanizem v zvezi z izbiro izvajalca storitve določiti tako, da je stopnja nadomestila določena na podlagi teh elementov. Kot pojasnjuje Komisija, zmerni dobiček pomeni stopnjo donosa kapitala,<sup>90</sup> ki bi jo v celotnem obdobju pooblastitve potrebovalo povprečno podjetje, ki razmišlja o tem, ali naj opravlja storitev splošnega gospodarskega pomena, pri čemer bi upoštevalo stopnjo tveganja. Stopnja tveganja je odvisna

---

<sup>89</sup> Sporočilo 2011, točke 54–59.

<sup>90</sup> Komisija pojasnjuje, da stopnja donosa kapitala pomeni notranjo stopnjo donosa na naloženi kapital podjetja v celotnem obdobju projekta, tj. razmerje med notranjo stopnjo donosa in denarnimi tokovi pogodbe.

od zadevnega sektorja ter vrste storitve in mehanizma nadomestila. Stopnjo bi bilo treba, kadar je to možno, določiti s sklicevanjem na stopnjo donosa kapitala pri podobnih vrstah pogodb o javnih storitvah, ki se izvajajo v konkurenčnih pogojih (npr. pogodbe, dodeljene na podlagi javnega razpisa). Kadar v sektorju ni podjetja, primerljivega s podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena, je možno sklicevanje na primerljiva podjetja, ki imajo sedež v drugih državah članicah, ali po potrebi na podjetja iz drugih sektorjev, pod pogojem, da se upoštevajo posebne značilnosti posameznega sektorja. Pri določanju zmernega dobička lahko države članice uvedejo merila, iz katerih izhajajo spodbude, ki se zlasti nanašajo na kakovost opravljene storitve in povečanje učinkovitosti proizvodnje. Povečanja učinkovitosti ni mogoče doseči na račun kakovosti opravljene storitve.<sup>91</sup>

- načela glede izbire izvajalca:

Kot navaja Komisija, je najlažji način, da lahko javni organi izpolnijo četrto merilo iz sodbe v zadevi *Altmark*, izvedba odprtega, preglednega in nediskriminatornega postopka oddaje javnega naročila v skladu z direktivami o javnem naročanju, pri čemer je v skladu z veljavnimi pravili EU izvedba takšnega postopka oddaje javnega naročila pogosto obvezna.<sup>92</sup>

**Glede na to, da se kot optimalni način za izvajanje predmetnih storitev izkazuje sklenitev neposredne (*in-house*) pogodbe z že obstoječim javnim podjetjem brez izvedbe javnega razpisa, morata pogodbeni stranki zagotoviti, da se bodo storitve izvajale po ceni, ki primerljiva ali nižja s cenami na trgu, kar sta pa dolžni zagotoviti tudi skladno s pogoji iz 28. člena ZJN-3.**

---

<sup>91</sup> Sporočilo 2011, točka 60–61.

<sup>92</sup> Sporočilo 2011, točka 63.

## **16 REGISTER, RAZDELITEV IN OPREDELITEV TVEGANJ**

V nadaljevanju je izdelana matrica (register) predlagane razdelitev tveganj na projektu med koncedentom in koncesionarjem v primeru realizacije projekta s podelitvijo koncesije, sklenitvijo notranje (in-house) pogodbe in v obliki javnega naročila, pri čemer je iz same matrice razvidna posamezna vrsta poslovnega tveganja, razdelitev tveganj (kdo nosi tveganje – koncedent ali koncesionar), vsa tveganja pa so tudi opredeljena.

V zvezi z razdelitvijo tveganj je treba že uvodoma pojasniti, da v primeru izvedbe v obliki javnega naročila vsa tveganja prevzema MOM, v primeru izvedbe v obliki sklenitve notranje pogodbe z javnim podjetjem Nigrad ali s podelitvijo koncesije so pa ta tveganja deljena.

Ne glede na to, da je v predmetnem projektu predvidena sklenitev neposredne pogodbe z notranjim izvajalcev je smiselno, da pogodbeni stranki s pogodbo opredelita, da javno podjetje prevzame smiselno enaka tveganja, kot so običajno predvidena za izvajanje koncesije.

**Tabela 7: Matrica predvidene razdelitve tveganj**

VRSTA IN OPREDELITEV TVEGANJA		VARIANTA A: JAVNO NAROČILO		VARIANTA B/C: NOTRANJA POGODBA /KONCESIJSKA POGODBA	
Vrsta poslovnega tveganja	Opredelitev tveganja	MOM	Izvajalec	MOM	Izvajalec
tveganje pravih vhodnih podatkov o stanju cest	Predmetno tveganje opredeljuje, kdo od partnerjev nosi odgovornost za pravilnost vhodnih podatkov (podatki o stanju cest ipd.). Javni partner bo ponudnikom v primeru izvedbe javnega razpisa dal na voljo vse razpoložljive podatke, s katerimi razpolaga.	✓		✓	✓
tveganje pravilne opredelitve potreb in funkcionalnosti projekta	Javni partner oz. naročnik nosi tveganje za pravilno opredelitev potreb za izvedbo projekta ne glede na izbrano varianto. V primeru izbire variante javno-zasebnega partnerstva v koncesijski obliki bi javni partner v objavi javnega razpisa opredelil nabor ukrepov, za katere meni, da so primerni in ekonomsko upravičeni za izvedbo v okviru realizacije tega projekta. V fazi izvedbe javnega razpisa bo med javnim partnerjem in potencialnimi ponudniki opravljena izmenjava mnenj (konkurenčni dialog) glede izhodiščnega nabora ukrepov in na tej podlagi oblikovan končni seznam ukrepov, ki bo osnova za oddajo končnih pisnih ponudb v zadnji fazi javnega razpisa. Ponudniki z oddanimi končnimi ponudbami prevzemajo tveganje pravilnosti ocenjenih ukrepov in podatkov, podanih v ponudbah. Pri izvedbi projekta na način notranje pogodbe je razdelitev tveganj enaka. Pri izvedbi tradicionalnega javnega naročila predmetno tveganje prevzema MOM.	✓		✓	✓
tveganje pravilnosti dokumentacije	V primeru javnega naročila je za pravilnost dokumentacije odgovoren naročnik. V primeru notranje pogodbe ali koncesije vsaka izmed pogodbenih strank pripravi lastno dokumentacijo za izvajanje oz. sodeluje pri pripravi dokumentacije in deli tveganje.	✓		✓	✓
tveganje javnega mnenja	MOM nosi tveganje javnega mnenja ne glede na varianto, saj ima izvajalec omejene vzvode za vplivanje na javno mnenje.	✓		✓	

<b>tveganje izbora optimalne rešitve oz. variante</b>	<p>MOM bo v primeru javnega naročila predlagane rešitve ponudnikov ocenila z vidika sprejemljivosti in dopustnosti in jih na ta način potrdila ali zavrnila. V primeru dopuščenih več različnih variant ali različnih rešitev je izbor končne ponujene rešitve v primeru variante javnega naročila prepuščen naročniku, v primeru variante javno-zasebnega partnerstva v koncesijski obliki ali notranje pogodbe pa se tveganje delno prenese na izvajalca.</p>	✓		✓	✓
<b>tveganje zamude in kakovostnega izvajanja storitev</b>	<p>Navedeno tveganje pri varianti B in C vedno prevzame zasebni partner, razen v primeru dodatnih del, ki bi bile posledice naknadnih zahtev javnega partnerja. Navedeno tveganje je pri koncesijskem modelu nižje, saj je interes zasebnega partnerja, da čim prej omogoči dostopnost infrastrukture, saj so na to vezana plačila. Enako je sicer mogoče dogovoriti pri notranji pogodbi. V primeru javnega naročila nosi tveganje v pretežnem delu MOM.</p>	✓			✓
<b>tveganje gradnje oz. kvalitetne izvedbe ukrepov in storitev</b>	<p>Navedeno tveganje pri varianti B in C prevzame izvajalec. Pri javnem naročilu tveganje prevzema MOM. Tveganje gradnje zajema predvsem dogodke kot so: zamude pri dobavi, nespoštovanje določenih standardov, dodatne stroške, tehnične pomanjkljivosti in negativne zunanje vplive.</p>	✓			✓
<b>tveganje dostopnosti oz. razpoložljivosti</b>	<p>Navedeno tveganje pri varianti B in C prevzame izvajalec. Izvajalec ne sme biti v položaju, da ne bi bil zmožen dostaviti količine, ki je bila pogodbeno dogovorjena, ali da ne bi bil zmožen izpolniti standardov varnosti ali javnega certificiranja v zvezi z opravljanjem storitev za končne uporabnike, kot je določeno v pogodbi. Plačila javnega partnerja morajo biti odvisna od dejanske stopnje razpoložljivosti, ki jo zasebni partner zagotavlja v določenem časovnem obdobju. Pri javnem naročilu tveganje prevzema MOM.</p>	✓			✓
<b>tveganje zagotovitve potrebnih finančnih sredstev za izvedbo ukrepov</b>	<p>Predmetno tveganje zajema številne dejavnike, ki vplivajo na obseg in težo tega tveganja, zlasti zagotovitev sredstev financiranja, nestanovitne obrestne mere, nestanovitno inflacijo, morebitne visoke finančne odhodke, spremembo kreditne politike bank (dvig zahtevanih jamstev in zavarovanj, ipd.), dolgotrajnost odločanja o odobritvi financiranja in podobno. V primeru izvedbe projekta po notranji pogodbi in izvedbo v obliki koncesije je tveganje deljeno - notranji izvajalec oz. koncesionar vložil lastna sredstva oz. se zadolži za izvedbo projekta, poplačan je pa iz naslova stroškov rednega vzdrževanja. V primeru izvedbe projekta kot javnega naročila predmetno tveganje prevzame MOM.</p>	✓		✓	✓

<b>tveganje vzdrževanja</b>	Tveganje vzdrževanja v primeru izvedbe projekta v obliki javnega naročila prevzema MOM. V primeru izvedbe projekta kot javno-zasebnega partnerstva v koncesijski obliki ali sklenitvijo notranje pogodbe tveganje prevzema izvajalec.	✓			✓
<b>tveganje nadzora</b>	Navedeno tveganje ne glede na varianto prevzema v celoti MOM, ki mora vzpostaviti ustrezen sistem za nadzor.	✓		✓	
<b>tveganje finančne sposobnosti izvajalcev</b>	Navedeno tveganje ne glede na varianto prevzame MOM. V primeru zmanjšane finančne sposobnosti izvajalca, bi lahko bila ogrožena realizacija celotnega projekta.	✓		✓	
<b>tveganje predčasnega prenehanja pogodbe</b>	Navedeno tveganje nosita oba stranki ne glede na varianto, pri čemer je razdelitev tveganja odvisna od vzroka predčasnega prenehanja in odgovornosti.	✓		✓	✓

## **17 POGOJI V ZVEZI S PODELITVIJO NOTRANJE (IN-HOUSE) POGODBE IN POSEBNI POGOJI, KI JIH MORA IZPOLNJEVATI KONCESIONAR**

Način, predmet, vrsta in obseg, pravice in obveznosti občine, javnega podjetja/koncesionarja<sup>93</sup> in uporabnikov storitev javne službe, postopek podelitve koncesije, pogoje ter ostala vprašanja v zvezi z izvajanjem podeljene koncesije za podelitev koncesije za izvajanje obravnavanih obveznih občinskih gospodarskih javnih služb so urejeni v Pogodbi o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor (št. pogodbe: 4102-412/2023-1) na podlagi Odloka o načinu opravljanja lokalne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih javnih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Maribor, Medobčinski uradni vestnik, št. 7/2023.

V kolikor bi prišlo do razširitve obstoječe notranje pogodbe ali do sklenitve nove pogodbe, je primerno, da so pogoji za notranjo pogodbo za obnovitvena dela smiselno enaki kot za obstoječo notranjo pogodbo.

Javno službo izvaja izključno javno podjetje Nigrad d.o.o.. Javno podjetje bi na podlagi razširitve že sklenjene notranje pogodbe s sklenitvijo dodatka k obstoječi pogodbi (ali sklenitvijo nove pogodbe) na območju izvajanja javne službe pridobilo pravico in dolžnost, da izvaja tudi dodatna obnovitvena dela, ki so predmet tega projekta v skladu z vsakokrat veljavnimi področnimi predpisi in notranjo pogodbo.

Notranji izvajalec kot izvajalec javne službe mora neprekinjeno izpolnjevati pogoje za izvajanje dejavnosti javne službe, kakor izhajajo iz vsakokrat

---

<sup>93</sup> Kot je bilo pojasnjeno že uvodoma, se pojem »koncesije« kot termin za neposredno sklenitev pogodbe med občinami ustanoviteljicami ali drugimi občinami ter javnim podjetjem Nigrad d.o.o. v okviru razmerij po doktrini »in-house« uporablja zgolj iz razloga terminologije iz ZGJS. Tovrstna razmerja so kot taka - v kolikor so izpolnjeni pogoji doktrine in-house - izvzeta iz Direktive 2014/23/EU o podeljevanju koncesijskih pogodb in Zakona o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP), prav tako pa iz javnonaročniške zakonodaje oz. ZJN-3.

veljavnih področnih predpisov.

## **18 RAZLOGI ALI POGOJI TER POSLEDICE ZA PREKINITEV NOTRANJE POGODBE**

Skladno z 49. členom obstoječe notranje pogodbe, sklenjene med javnim podjetjem Nigrad in MOM (notranja pogodba) ta preneha po poteku časa, za katerega je bila sklenjena, z odpovedjo, razdrtjem, odstopom od pogodbe ali s sporazumno razvezo.

V kolikor bi prišlo do razširitve obstoječe notranje pogodbe ali do sklenitve nove pogodbe, je primerno, da so pogoji za notranjo pogodbo za obnovitvena dela smiselno enaki kot za obstoječo notranjo pogodbo.

MOM lahko na podlagi 50. člena pogodbe kadarkoli v času trajanja pogodbenega razmerja v javnem interesu odpove pogodbo.

Na podlagi 52. člena obstoječe notranje pogodbe ta preneha z (enostranskim) razdrtjem s strani MOM, če je proti izvajalcu javne službe uveden postopek prisilne poravnave, stečajna ali likvidacijski postopek, ali če preneha poslovati na podlagi sodne odločbe. Pogodba se enostransko razdre po sodni poti. MOM postopek za razdrtje pogodbe ustavi, če je predlog za stečajni postopek, postopek prisilne poravnave ali likvidacijski postopek zavrnjen, če je prisilna poravnava sklenjena ali potrjena, v primeru prodaje izvajalca javne službe kot pravne osebe ali drugih sorodnih posledic postopkov po zakonu, ki ureja finančno poslovanje, postopke zaradi insolventnosti in prisilno prenehanje. Postopek za enostransko razdrtje pogodbe začne teči, ko postane sodna odločba o uvedbi postopka pravnomočna. Razdrtje pogodbe ni dopustno, če do zgoraj naštetih situacij pride zaradi višje sile, nepredvidljivih in nepremagljivih okoliščin.

Odstop od pogodbe je omogočen s 53. členom pogodbe, če je to izrecno določeno v pogodbi, ali če druga pogodbenena stranka krši pogodbo pod pogoji in

na način, kot je določeno v pogodbi.

Sporazumna razveza pogodbe je mogoča v skladu s 54. členom, če obe pogodbeni stranki ugotovita, da je zaradi spremenjenih okoliščin ekonomskega ali systemskega značaja oziroma drugih enakovrednih ali sorodnih okoliščin nadaljnje izvajanje pogodbe nesmotrno ali nemogoče. Razveza se določi sporazumno z aktom o razvezi (aneks k pogodbi).

## **19 UREDITEV MOREBITNEGA PRENOSA RAZMERJA**

Prenos pravic in obveznosti je urejen v 29. členu obstoječe notranje pogodbe.

V kolikor bi prišlo do razširitve obstoječe notranje pogodbe ali do sklenitve nove pogodbe, je primerno, da so pogoji za notranjo pogodbo za obnovitvena dela smiselno enaki kot za obstoječo notranjo pogodbo.

Izvajalec javne službe ne sme nobene od pravic in obveznosti, ki izvirajo ali sestavljajo razmerje po tej pogodbi, prenesti na tretjo osebo brez predhodnega dovoljenja MOM. Če to stori brez dovoljenja, gre za bistveno kršitev pogodbe. Pridobitev izpolnitvenih pomočnikov MOM, podizvajalcev ali kooperantov se ne šteje za prenos pravic in obveznosti.

Izvajalec javne službe lahko prenese izvajanje javne službe na drugo osebo samo z dovoljenjem MOM.

Izvajanje javne službe lahko MOM prenese v celoti ali delno samo v primerih določenih z zakonom, ki ureja področje gospodarskih javnih služb, ali zaradi razlogov, določenih v tej pogodbi. V drugih primerih je prenos možen samo s soglasjem izvajalca javne službe.

## **20 NAČIN REŠEVANJA SPOROV**

Kakor izhaja iz 62. člena notranje pogodbe, si bosta pogodbeni stranki

prizadevali vse morebitne spore iz notranje pogodbe reševati sporazumno, s konstruktivnim dogovarjanjem in izhajajoč iz načela vestnosti in poštenja. V nasprotnem primeru je za sodno reševanje sporov dogovorjena pristojnost sodišča v Mariboru.

V kolikor bi prišlo do razširitve obstoječe notranje pogodbe ali do sklenitve nove pogodbe, je primerno, da so pogoji za notranjo pogodbo za obnovitvena dela smiselno enaki kot za obstoječo notranjo pogodbo.

## D. FINANČNI DEL

### 21 FINANČNA IN EKONOMSKA ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI KONCESIJE

ZNKP v prvem odstavku 25. člena določa, da mora finančna in ekonomska analiza študije:

- opredeliti finančne učinke koncesije v obdobju trajanja koncesije,
- opredeliti trajanje koncesije,
- izvesti primerjalno analizo stroškov in koristi, če koncedent naloge izvaja sam ali njihovo izvajanje prenese na gospodarske subjekte s podelitvijo koncesije,
- ugotoviti vpliv izvajanja koncesije na državni proračun oziroma proračun samoupravne lokalne skupnosti.

V nadaljevanju je prikazana izvedba projekta z lastnimi sredstvi oz. z zadolževanjem (varianta A) in izvedba projekta na podlagi notranjega oz. in-house razmerja (varianta B), kar nam omogoča neposredno primerjavo finančnih in ekonomskih kazalnikov obravnavanih variant. V zvezi z analizo obeh variant velja pojasniti, da je z metodološkega vidika najprej potrebno oceniti finančne kazalnike projekta z vidika obstoječega javnega podjetja in ugotoviti, pod kakšnimi finančnimi pogoji je projekt zanj sprejemljiv. V tem delu se tudi analizira višina prihodkov, ki jo mora ustvariti javno podjetje partner v času trajanja projekta, da je zanj vstop v projekt finančno upravičen. Nato sledi analiza finančnih učinkov in-house razmerja z vidika javnega partnerja, kjer kot del vstopnih podatkov uporabimo tudi pogoje, pod katerimi je javni partner pripravljen vstopiti v in-house razmerje. Analizo zaključuje primerjava finančnih in ekonomskih kazalnikov za vsako izmed obravnavanih variant.

Kot je bilo pojasnjeno že zgoraj, je ključna slabost variante podelitve koncesije z izvedbo javnega razpisa (varianta C), da storitev, ki so predmet tega projekta (financiranje izvedbe obnovitvenih del s strani koncesionarja, povračilo skozi redno vzdrževanje), ni mogoče podeliti drugemu izvajalcu, kot izvajalcu

gospodarske javne službe vzdrževanja občinskih javnih cest ter drugih prometnih površin v MOM. Slednje pomeni, da je potrebno doseči predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad, da se lahko podeli koncesija. Iz tega razloga se nam predmetna varianta ne zdi smiselna, medtem ko z vidika finančne analize varianta C doseže enake finančne kazalnike kot varianta B. Posledično variante C v finančni analizi nismo podrobneje obravnavali. MOM namreč ne zasleduje cilja, da se oškoduje sedanjega izvajalca gospodarske javne službe, katerega soustanoviteljica je MOM.

## 22 FINANČNA ANALIZA VARIANTE A - IZVEDBA PROJEKTA Z LASTNIM SREDSTVI OZIROMA Z ZADOLŽEVANJEM

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki, 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 življenjske dobe investicije, ki je v konkretnem primeru ocenjena na 15 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane diskontne stopnje preračuna na sedanjo vrednost 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.

Uporabljeni diskontni faktor za investicije v infrastrukturo je 4 % v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

Diskontna stopnja predstavlja povprečni strošek kapitala (WACC), ki v korporativnem smislu sestoji iz stroška lastniškega in dolžniškega kapitala ob upoštevanju davčnega ščita. Ko občina razpolaga s svojimi proračunskimi sredstvi, ne pozna zares stroška lastniškega kapitala, kot v primeru podjetij. Posledično lahko zato v primeru občine govorimo le o strošku dolžniškega kapitala v vseh tistih primerih, ko občina najame kredit za izvedbo investicij. V tem smislu predstavljajo proračunska sredstva ali kredit najet s strani občine najcenejšo obliko zadolževanja, pri čemer je seveda tudi treba upoštevati specifične razmere posamezne občine. Javno podjetje ali koncesionar je z vidika financerja (banke) bolj tvegana stranka. Lastniki javnega podjetja ali koncesionarja načeloma ne odgovarjajo za njihove obveznosti, denarni tok podjetij pa je odvisen od uspešnosti izvajanja projektov. Tveganja v primeru zadolževanja s strani občine so tako nekoliko nižja kot v primeru javnega podjetja ali koncesionarja, kar se pozna pri nižji obrestni meri in nižjih stroških kreditiranja.

Glede na današnje razmere na trgu, bi občina lahko pričakovala obrestno mero za kredit nekje v razponu od 2,00% do 3,50 %, odvisno tudi od ročnosti kredita. V primeru javnega podjetja ali koncesionarja bi obrestna mera bila nekoliko višja in nekje v razponu od 3,00 % do 4,00 %. V kolikor pa občina dobi namenska sredstva iz katerega od evropskih skladov, so stroški financiranja lahko tudi pod 2,00 %.

Upoštevana ekonomska doba projekta je 15 let, pri čemer bo investicija izvedena v letih od 2024 do 2029.

## 22.1 INVESTICIJA

Izvedba predmetne investicije se načrtuje v letih 2024-2029, zaradi česar je investicija v spodnjih tabelah predstavljena v stalnih in tekočih cenah. V primeru tekočih cen smo upoštevali napoved inflacije za leto 2024 v višini 2,70 %, za leto 2025 v višini 3,40 % ter za leto 2026 v višini 2,20 %, kakor jo je objavil UMAR v Pomladanski napovedi gospodarskih gibanj 2024 (februar 2024). Za leti 2027 in 2028 smo upoštevali inflacijo v višini 1,90 %, kakor je cilj Evropske centralne banke.

Kot vir podatkov so služili

- Master plan obnove vozišč v MOM 2024-2028, ki sta ga pripravila MO Maribor in Nigrad d. d. (v nadaljevanju Master plan),
- trenutni pregled razmer na gradbenem trgu.

Vrednost investicije znaša 21.277.678 EUR z DDV, stalne cene maj 2024, investicija pa se bo izvajala v letih 2024-2029, kot je razvidno iz spodnje tabele.

**Tabela 8: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene maj 2024**

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>351.779</b>	<b>77.391</b>	<b>429.170</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200
Projektna dokumentacija	170.889	37.596	208.485
Nadzor	170.889	37.596	208.485
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>17.088.941</b>	<b>3.759.567</b>	<b>20.848.508</b>
Obnovitvena dela	17.088.941	3.759.567	20.848.508
<b>SKUPAJ</b>	<b>17.440.720</b>	<b>3.836.958</b>	<b>21.277.678</b>

**Tabela 9: Ocena vseh vlaganj v EUR v tekočih cenah**

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>379.996</b>	<b>83.599</b>	<b>463.595</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200
Projektna dokumentacija	184.998	40.700	225.698
Nadzor	184.998	40.700	225.698
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>18.499.797</b>	<b>4.069.955</b>	<b>22.569.752</b>
Obnovitvena dela	18.499.797	4.069.955	22.569.752
<b>SKUPAJ</b>	<b>18.879.793</b>	<b>4.153.554</b>	<b>23.033.347</b>

V izračunu finančne analize vrednost investicija vsebuje 22 % DDV, saj občina nima pravice do odbitka DDV.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

Tabela 10: Ocena vseh vlaganj po letih v EUR, stalne cene maj 2024

Postavka	2024			2025		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>	<b>66.300</b>	<b>14.586</b>	<b>80.886</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200	-	-	-
Projektna dokumentacija	-	-	-	33.150	7.293	40.443
Nadzor	-	-	-	33.150	7.293	40.443
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.314.985</b>	<b>729.297</b>	<b>4.044.282</b>
Obnovitvena dela	-	-	-	3.314.985	729.297	4.044.282
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>	<b>3.381.285</b>	<b>743.883</b>	<b>4.125.167</b>

Postavka	2026			2027		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>63.203</b>	<b>13.905</b>	<b>77.107</b>	<b>70.650</b>	<b>15.543</b>	<b>86.193</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	-	-	-	-	-	-
Projektna dokumentacija	31.601	6.952	38.554	35.325	7.772	43.097
Nadzor	31.601	6.952	38.554	35.325	7.772	43.097
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>3.160.140</b>	<b>695.231</b>	<b>3.855.371</b>	<b>3.532.506</b>	<b>777.151</b>	<b>4.309.657</b>
Obnovitvena dela	3.160.140	695.231	3.855.371	3.532.506	777.151	4.309.657
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.223.343</b>	<b>709.135</b>	<b>3.932.478</b>	<b>3.603.156</b>	<b>792.694</b>	<b>4.395.850</b>

Postavka	2028			2029			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>70.701</b>	<b>15.554</b>	<b>86.255</b>	<b>70.925</b>	<b>15.604</b>	<b>86.529</b>	<b>351.779</b>	<b>77.391</b>	<b>429.170</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	-	-	-	-	-	-	10.000	2.200	12.200
Projektna dokumentacija	35.350	7.777	43.127	35.463	7.802	43.264	170.889	37.596	208.485
Nadzor	35.350	7.777	43.127	35.463	7.802	43.264	170.889	37.596	208.485
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>3.535.040</b>	<b>777.709</b>	<b>4.312.749</b>	<b>3.546.270</b>	<b>780.179</b>	<b>4.326.449</b>	<b>17.088.941</b>	<b>3.759.567</b>	<b>20.848.508</b>
Obnovitvena dela	3.535.040	777.709	4.312.749	3.546.270	780.179	4.326.449	17.088.941	3.759.567	20.848.508
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.605.741</b>	<b>793.263</b>	<b>4.399.004</b>	<b>3.617.195</b>	<b>795.783</b>	<b>4.412.978</b>	<b>17.440.720</b>	<b>3.836.958</b>	<b>21.277.678</b>

Tabela 11: Ocena vseh vlaganj po letih v EUR v tekočih cenah

Postavka	2024			2025		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>	<b>68.090</b>	<b>14.980</b>	<b>83.070</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200	-	-	-
Projektna dokumentacija	-	-	-	34.045	7.490	41.535
Nadzor	-	-	-	34.045	7.490	41.535
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.404.490</b>	<b>748.988</b>	<b>4.153.477</b>
Obnovitvena dela	-	-	-	3.404.490	748.988	4.153.477
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>	<b>3.472.579</b>	<b>763.967</b>	<b>4.236.547</b>

Postavka	2026			2027		
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>67.116</b>	<b>14.766</b>	<b>81.882</b>	<b>76.675</b>	<b>16.869</b>	<b>93.544</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	-	-	-	-	-	-
Projektna dokumentacija	33.558	7.383	40.941	38.338	8.434	46.772
Nadzor	33.558	7.383	40.941	38.338	8.434	46.772
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>3.355.810</b>	<b>738.278</b>	<b>4.094.088</b>	<b>3.833.759</b>	<b>843.427</b>	<b>4.677.186</b>
Obnovitvena dela	3.355.810	738.278	4.094.088	3.833.759	843.427	4.677.186
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.422.926</b>	<b>753.044</b>	<b>4.175.969</b>	<b>3.910.434</b>	<b>860.295</b>	<b>4.770.729</b>

Postavka	2028			2029			SKUPAJ		
				Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>78.188</b>	<b>17.201</b>	<b>95.389</b>	<b>79.927</b>	<b>17.584</b>	<b>97.511</b>	<b>379.996</b>	<b>83.599</b>	<b>463.595</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	-	-	-	-	-	-	10.000	2.200	12.200
Projektna dokumentacija	39.094	8.601	47.695	39.963	8.792	48.755	184.998	40.700	225.698
Nadzor	39.094	8.601	47.695	39.963	8.792	48.755	184.998	40.700	225.698
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>3.909.403</b>	<b>860.069</b>	<b>4.769.471</b>	<b>3.996.336</b>	<b>879.194</b>	<b>4.875.530</b>	<b>18.499.797</b>	<b>4.069.955</b>	<b>22.569.752</b>
Obnovitvena dela	3.909.403	860.069	4.769.471	3.996.336	879.194	4.875.530	18.499.797	4.069.955	22.569.752
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.987.591</b>	<b>877.270</b>	<b>4.864.861</b>	<b>4.076.263</b>	<b>896.778</b>	<b>4.973.041</b>	<b>18.879.793</b>	<b>4.153.554</b>	<b>23.033.347</b>

## **22.2 OPERATIVNI DENARNI TOK**

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Obdobje operativnega denarnega toka je enako obdobju upravljanja v primeru variante B, kar nam omogoča neposredno primerljivost finančnih in ekonomskih kazalnikov med variantama.

### **22.2.1 Prihodki**

Med prihodki projekta smo upoštevali prihranek manjših vzdrževalnih del. V kolikor namreč ne bi bila izvedena obnovitvena dela, bi morala MO Maribor skozi leta izvajati manjša vzdrževalna dela (krpanje jam in lukenj, zalivanje razpok ipd.), katerih strošek smo ocenili v višini 20 % vsakoletnega stroška za vzdrževanje cest po obstoječi in-house pogodbi. Razloga, da smo upoštevali enak znesek, kot v primeru in-house pogodbe, sta sledeča:

- v primeru in-house pogodbe je prihranek manjših vzdrževalnih del relativno enakomerno razporejen skozi celotno obdobje projekta, skladno z razporeditvijo stroškov obnove cest,
- takšen način nam omogoča neposredno primerljivost variante A in B.

### **22.2.2 Odhodki**

Projekt obnove cest ne bo ustvarjal finančnih odhodkov.

## **22.3 PREOSTANEK VREDNOSTI PROJEKTA**

Preostanek vrednosti projekta v 15. letu projekta znaša 13.999.152 EUR, ob upoštevanju skupni vrednosti gradbenih del v višini 20.848.508 EUR z DDV ter računovodski 3 % amortizacijski stopnji. Pri izvedbi gradbenih del in obračunu amortizacije smo upoštevali njihovo faznost izvedbe po letih, kakor je prikazana v spodnji tabeli.

Tabela 12: Pregled obračuna amortizacije in izračuna preostanka vrednosti

		AMORTIZACIJA							
Leto	Investicija	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
2025	4.044.282		121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328
2026	3.855.371			115.661	115.661	115.661	115.661	115.661	115.661
2027	4.309.657				129.290	129.290	129.290	129.290	129.290
2028	4.312.749					129.382	129.382	129.382	129.382
2029	4.326.449					-	129.793	129.793	129.793
<b>Skupaj</b>	<b>20.848.508</b>	<b>-</b>	<b>121.328</b>	<b>236.990</b>	<b>366.279</b>	<b>495.662</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>

AMORTIZACIJA									
Leto	Investicija	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Skupaj	Preostanek vrednosti
2025	4.044.282	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	1.577.270	2.467.012
2026	3.855.371	115.661	115.661	115.661	115.661	115.661	115.661	1.387.933	2.467.437
2027	4.309.657	129.290	129.290	129.290	129.290	129.290	129.290	1.422.187	2.887.470
2028	4.312.749	129.382	129.382	129.382	129.382	129.382	129.382	1.293.825	3.018.924
2029	4.326.449	129.793	129.793	129.793	129.793	129.793	129.793	1.168.141	3.158.308
<b>Skupaj</b>	<b>20.848.508</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>6.849.356</b>	<b>13.999.152</b>

## 22.4 PRIKAZ FINANČNIH DENARNIH TOKOV IN FINANČNIH KAZALNIKOV

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki projekta v primeru izvedbe projekta z lastnimi sredstvi. Upoštevajoč zgolj finančno analizo, je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -6.978.523 EUR. Investicijska sredstva se v dobi projekta posledično ne povrnejo.

**Tabela 13: Finančni kazalniki v primeru izvedbe projekta z lastnimi sredstvi z vidika MO Maribor**

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-6.978.523 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-1,04%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,39
Količnik relativne koristnosti	0,63
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

Pri tem je pomembno poudariti, da je negativna finančna neto sedanja vrednost značilna za javne infrastrukturne projekte, saj ti praviloma ne ustvarjajo denarnega toka in dobička, ampak so zgrajeni zaradi občanov. Tako je potrebno pri upravičenosti naložbe upoštevati tudi širše družbeno ekonomske koristi, ki jih bo imel predmetni projekt, ki so navedene in ovrednotene v nadaljevanju.

Tabela 14: Finančni denarni tok projekta v primeru variante A in financiranja z lastnimi sredstvi, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>1. Investicija</b>	<b>-12.200</b>	<b>-4.125.167</b>	<b>-3.932.478</b>	<b>-4.395.850</b>	<b>-4.399.004</b>	<b>-4.412.978</b>	
<b>2. Operativni denarni tok</b>							
Prihodki	-	132.131	192.631	265.895	345.877	434.136	434.136
prihranek manjših vzdrževalnih del	-	132.131	192.631	265.895	345.877	434.136	434.136
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-
odhodki	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>-</b>	<b>132.131</b>	<b>192.631</b>	<b>265.895</b>	<b>345.877</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-12.200</b>	<b>-3.993.036</b>	<b>-3.739.848</b>	<b>-4.129.956</b>	<b>-4.053.127</b>	<b>-3.978.842</b>	<b>434.136</b>
Diskontirani neto denarni tok	-12.200	-3.839.458	-3.457.699	-3.671.516	-3.464.630	-3.270.318	343.104
Diskontirane vrednosti koristi	-	127.049	178.098	236.380	295.657	356.828	343.104
Diskontirane vrednosti stroškov	12.200	3.966.507	3.635.797	3.907.895	3.760.287	3.627.147	-
Doba vračanja naložbe	-12.200	-3.851.658	-7.309.357	-10.980.873	-14.445.503	-17.715.821	-17.372.717

Leta projekta	8	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>1. Investicija</b>								
<b>2. Operativni denarni tok</b>								
<b>Prihodki</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136
<b>Odhodki</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>13.999.152</b>
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>14.433.288</b>
Diskontirani neto denarni tok	329.908	317.219	305.018	293.287	282.007	271.160	260.731	8.334.864
Diskontirane vrednosti koristi	329.908	317.219	305.018	293.287	282.007	271.160	260.731	8.334.864
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	-17.042.809	-16.725.590	-16.420.572	-16.127.285	-15.845.278	-15.574.118	-15.313.387	-6.978.523

## **23. FINANČNA ANALIZA VARIANTE B - IZVEDBA PROJEKTA IZVEDBA PROJEKTA NA PODLAGI "IN-HOUSE RAZMERJA"**

V finančni analizi je predstavljen finančni denarni tok investicije ter finančni kazalniki z vidika izvedbe projekta na podlagi "in-house razmerja", ki prikazujejo oceno koristi projekta in na podlagi katerih se presoja finančna upravičenost investicije.

V okviru tega poglavja obravnavamo možnost izvedbe projekta v okviru obstoječega javnega podjetja na podlagi notranje (in-house) pogodbe. Na začetku analiziramo denarni tok obstoječega javnega podjetja, kakšen vpliv ima nanj izvedba dodatnih obnovitvenih del (razširitev koncesije) ter kakšne prihodke bi moral doseči za ustvarjanje smiselnega donosa. V nadaljevanju nato analiziramo denarni tok MO Maribor in vpliv stroškov izvedbe projekta, kakor so bili ugotovljeni na primeru obstoječega javnega podjetja na finančne kazalnike MO Maribor.

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). 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 15 let. Neto sedanjo vrednost se izračuna tako, da se vse bodoče donose z uporabo izbrane diskontne stopnje preračuna na sedanjo vrednost in od tako dobljene vrednosti se odšteje investicijski vložek.
- Interna stopnja donosa (ISD). 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 15 let, pri čemer bo investicija izvedena v letih 2024-2029. Denarni tok projekta sestoji iz stroška investicije, operativnega denarnega toka ter preostanka vrednosti, kakor so predstavljeni v nadaljevanju.

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

Vrednost investicije znaša 21.277.678 EUR z DDV, stalne cene maj 2024, investicija pa se bo izvajala v letih 2024-2029, kot je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 15: Ocena vseh vlaganj v EUR, stalne cene maj 2024

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>351.779</b>	<b>77.391</b>	<b>429.170</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200
Projektna dokumentacija	170.889	37.596	208.485
Nadzor	170.889	37.596	208.485
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>17.088.941</b>	<b>3.759.567</b>	<b>20.848.508</b>
Obnovitvena dela	17.088.941	3.759.567	20.848.508
<b>SKUPAJ</b>	<b>17.440.720</b>	<b>3.836.958</b>	<b>21.277.678</b>

Tabela 16: Financiranje investicije po financerju v EUR, stalne cene maj 2024

Postavka	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. MO Maribor</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200
<b>II. Obstoječe javno podjetje</b>	<b>17.430.720</b>	<b>3.834.758</b>	<b>21.265.478</b>
Projektna dokumentacija	170.889	37.596	208.485
Nadzor	170.889	37.596	208.485
Obnovitvena dela	17.088.941	3.759.567	20.848.508
<b>SKUPAJ</b>	<b>17.440.720</b>	<b>3.836.958</b>	<b>21.277.678</b>

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

Tabela 17: Ocena vseh vlaganj po letih v EUR, stalne cene maj 2024

Postavka	2024			2025		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>	<b>66.300</b>	<b>14.586</b>	<b>80.886</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	10.000	2.200	12.200	-	-	-
Projektna dokumentacija	-	-	-	33.150	7.293	40.443
Nadzor	-	-	-	33.150	7.293	40.443
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.314.985</b>	<b>729.297</b>	<b>4.044.282</b>
Obnovitvena dela	-	-	-	3.314.985	729.297	4.044.282
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.000</b>	<b>2.200</b>	<b>12.200</b>	<b>3.381.285</b>	<b>743.883</b>	<b>4.125.167</b>

Postavka	2026			2027		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>63.203</b>	<b>13.905</b>	<b>77.107</b>	<b>70.650</b>	<b>15.543</b>	<b>86.193</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	-	-	-	-	-	-
Projektna dokumentacija	31.601	6.952	38.554	35.325	7.772	43.097
Nadzor	31.601	6.952	38.554	35.325	7.772	43.097
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>3.160.140</b>	<b>695.231</b>	<b>3.855.371</b>	<b>3.532.506</b>	<b>777.151</b>	<b>4.309.657</b>
Obnovitvena dela	3.160.140	695.231	3.855.371	3.532.506	777.151	4.309.657
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.223.343</b>	<b>709.135</b>	<b>3.932.478</b>	<b>3.603.156</b>	<b>792.694</b>	<b>4.395.850</b>

Postavka	2028			2029			SKUPAJ		
	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj	Neto	DDV	Skupaj
<b>I. SPLOŠNI STROŠKI</b>	<b>70.701</b>	<b>15.554</b>	<b>86.255</b>	<b>70.925</b>	<b>15.604</b>	<b>86.529</b>	<b>351.779</b>	<b>77.391</b>	<b>429.170</b>
Investicijska dokumentacija in pravni postopki	-	-	-	-	-	-	10.000	2.200	12.200
Projektna dokumentacija	35.350	7.777	43.127	35.463	7.802	43.264	170.889	37.596	208.485
Nadzor	35.350	7.777	43.127	35.463	7.802	43.264	170.889	37.596	208.485
<b>II. GRADBENI STROŠKI</b>	<b>3.535.040</b>	<b>777.709</b>	<b>4.312.749</b>	<b>3.546.270</b>	<b>780.179</b>	<b>4.326.449</b>	<b>17.088.941</b>	<b>3.759.567</b>	<b>20.848.508</b>
Obnovitvena dela	3.535.040	777.709	4.312.749	3.546.270	780.179	4.326.449	17.088.941	3.759.567	20.848.508
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.605.741</b>	<b>793.263</b>	<b>4.399.004</b>	<b>3.617.195</b>	<b>795.783</b>	<b>4.412.978</b>	<b>17.440.720</b>	<b>3.836.958</b>	<b>21.277.678</b>

## **23.1 FINANČNI UČINKI Z VIDIKA OBSTOJEČEGA JAVNEGA PODJETJA**

### **23.1.1 Investicija**

Strošek investicije z vidika obstoječega javnega podjetja predstavlja strošek projektne dokumentacije, nadzora ter gradbeni stroški obnovitvenih del v skupnem znesku 17.430.720 EUR brez DDV. Strošek investicijske dokumentacije v višini 10.000 EUR brez DDV, kakor je razviden iz tabele 16, predstavlja strošek MO Maribor. Razdelitev financiranja po letih je razvidna iz tabele na prejšnji strani.

Ker je obstoječe javno podjetje upravičeno do odbitka DDV, smo pri analizi finančnih učinkov z vidika obstoječega javnega podjetja upoštevali le znesek investicije brez DDV. Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

### **23.1.2 Operativni denarni tok projekta**

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da bodo obnovitvena dela v MO Maribor izvedena v 5 letih, v obdobju 2025-2029. Skladno z Master planom so sicer obnovitvena dela predvidena v obdobju 2024-2028, vendar pa smo jih za potrebe finančne analize prestavili v obdobje 2025-2029, saj celotna realizacija v obdobju 2024-2028 ni več možna zaradi poteka časa. V finančni analizi smo začetek izvedbe obnovitvenih del predvideli v januarju 2025.

#### **PRIHODKI**

Prihodki obstoječega javnega podjetja predstavljajo prejeta plačila s strani MO Maribor za izvajanje vzdrževanja cest v MO Maribor. Za finančno analizo smo plačila za vsako posamezno leto investicije razporedili skozi preostala obdobja projekta, kakor je prikazano v spodnji tabeli. Tako smo dobili oceno stroška vzdrževanja cesta po posameznih letih, ki so povezana z izvedbo obnovitvenih del. Na strani obstoječega javnega podjetja smo upoštevali znesek prihodkov v EUR brez DDV.

**Tabela 18: Ocena vseh vlaganj in razdelitev financiranja po letih v EUR brez DDV, stalne cene maj 2024**

Leto	Letni znesek	2025	2026	2027	2028	2029
2025	3.381.285	241.520	241.520	241.520	241.520	241.520
2026	3.223.343		247.949	247.949	247.949	247.949
2027	3.603.156			300.263	300.263	300.263
2028	3.605.741				327.795	327.795
2029	3.617.195					361.720
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>241.520</b>	<b>489.470</b>	<b>789.733</b>	<b>1.117.527</b>	<b>1.479.247</b>

Leto	Letni znesek	2030	2031	2032	2033	2034
2025	3.381.285	241.520	241.520	241.520	241.520	241.520
2026	3.223.343	247.949	247.949	247.949	247.949	247.949
2027	3.603.156	300.263	300.263	300.263	300.263	300.263
2028	3.605.741	327.795	327.795	327.795	327.795	327.795
2029	3.617.195	361.720	361.720	361.720	361.720	361.720
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>

Leto	Letni znesek	2035	2036	2037	2038	Skupaj
2025	3.381.285	241.520	241.520	241.520	241.520	3.381.285
2026	3.223.343	247.949	247.949	247.949	247.949	3.223.343
2027	3.603.156	300.263	300.263	300.263	300.263	3.603.156
2028	3.605.741	327.795	327.795	327.795	327.795	3.605.741
2029	3.617.195	361.720	361.720	361.720	361.720	3.617.195
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>17.430.720</b>

## ODHODKI

Odhodki obstoječega javnega podjetja predstavljajo plačila za izvedena obnovitvena dela. Letna dinamika plačil je razvidna iz tabele o investiciji skozi leta na začetku tega poglavja.

### 23.1.3 Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti projekta na strani obstoječega javnega podjetja ni predviden.

#### 23.1.4 Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za javno podjetje

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki za izvedbo projekta na podlagi "in-house razmerja" z vidika obstoječega javnega podjetja. Kot je razvidno je neto sedanja vrednost projekta pozitivna in znaša 277.140 EUR.

**Tabela 19: Finančni kazalniki za izvedbo projekta na podlagi "in-house razmerja" z vidika obstoječega javnega podjetja**

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	277.140 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	4,38%
Relativna neto sedanja vrednost	0,06
Količnik relativne koristnosti	1,02
Doba vračanja investicijskih sredstev	6 let

Tabela 20: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" z vidika obstoječega javnega podjetja, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>1. Investicija</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>							
<b>Prihodki</b>	-	541.520	789.470	1.089.733	1.417.527	1.779.247	1.779.247
vzdrževanje cest - dodatno	-	541.520	789.470	1.089.733	1.417.527	1.779.247	1.779.247
<b>Odhodki</b>	-	-3.381.285	-3.223.343	-3.603.156	-3.605.741	-3.617.195	-
strošek obnovitvenih del	-	-3.381.285	-3.223.343	-3.603.156	-3.605.741	-3.617.195	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>	-	-2.839.764	-2.433.873	-2.513.423	-2.188.213	-1.837.948	1.779.247
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>NETO DENARNI TOK</b>	-	-2.839.764	-2.433.873	-2.513.423	-2.188.213	-1.837.948	1.779.247
Diskontirani neto denarni tok	-	-2.730.543	-2.250.252	-2.234.424	-1.870.494	-1.510.660	1.406.165
Diskontirane vrednosti koristi	-	520.693	729.909	968.768	1.211.708	1.462.411	1.406.165
Diskontirane vrednosti stroškov	-	3.251.235	2.980.162	3.203.193	3.082.202	2.973.071	-
Doba vračanja naložbe	-	-2.730.543	-4.980.795	-7.215.219	-9.085.713	-10.596.373	-9.190.208

Leta projekta	8	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>1. Investicija</b>								
<b>2. Operativni denarni tok</b>								
<b>Prihodki</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>
vzdrževanje cest - dodatno	1.779.247	1.779.247	1.779.247	1.779.247	1.779.247	1.779.247	1.779.247	1.779.247
<b>Odhodki</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
strošek obnovitvenih del	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>	<b>1.779.247</b>
Diskontirani neto denarni tok	1.352.081	1.300.078	1.250.075	1.201.995	1.155.765	1.111.312	1.068.570	1.027.471
Diskontirane vrednosti koristi	1.352.081	1.300.078	1.250.075	1.201.995	1.155.765	1.111.312	1.068.570	1.027.471
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	-7.838.127	-6.538.048	-5.287.973	-4.085.978	-2.930.213	-1.818.900	-750.331	277.140

## **23.2 FINANČNI UČINKI Z VIDIKA MO MARIBOR**

### **23.2.1 Investicija**

MO Maribor financira v primeru izvedbe projekta na podlagi "in-house razmerja" strošek investicijske dokumentacije ter pravnih postopkov v višini 12.200 EUR z DDV.

Nadalje je v tem poglavju opredeljen operativni denarni tok projekta.

### **23.2.2 Operativni denarni tok projekta**

Operativni denarni tok tvorijo prihodki in odhodki projekta v njegovem operativnem obdobju, ki znaša 15 let. Z vidika časovnice smo upoštevali, da bodo obnovitvena dela v MO Maribor izvedena v 5 letih, v obdobju 2025-2029. Skladno z Master planom so sicer obnovitvena dela predvidena v obdobju 2024-2028, vendar pa smo jih za potrebe finančne analize prestavili v obdobje 2025-2029, saj celotna realizacija v obdobju 2024-2028 ni več možna zaradi poteka časa. V finančni analizi smo začetek izvedbe in investicije predvideli v januarju 2025.

#### **PRIHODKI**

Med prihodki projekta smo upoštevali prihranek manjših vzdrževalnih del. V kolikor namreč ne bi bila izvedena obnovitvena dela, bi morala MO Maribor skozi leta izvajati manjša vzdrževalna dela (krpanje jam in lukenj, zalivanje razpok ipd.), katerih strošek smo ocenili v višini 20 % vsakoletnega stroška za vzdrževanje cest po in-house pogodbi. Razloga, da smo upoštevali enak znesek, kot v primeru in-house pogodbe, sta sledeča:

- v primeru in-house pogodbe je prihranek manjših vzdrževalnih del relativno enakomerno razporejen skozi celotno obdobje projekta, skladno z razporeditvijo stroškov vzdrževanja cest
- takšen način nam omogoča neposredno primerljivost variante A in B

#### **ODHODKI**

Odhodki MO Maribor predstavljajo plačila s strani MO Maribor za izvajanje projekta obnove cest. Za finančno analizo smo plačila za vsako posamezno leto investicije

razporedili skozi preostala obdobja projekta, kakor je prikazano v spodnji tabeli. Tako smo dobili oceno stroška obnove cest po posameznih letih, ki so povezana z izvedbo projekta obnove cest. Na strani MO Maribor smo upoštevali znesek odhodkov v EUR z DDV, tako da smo spodnjim zneskom prišteli še 22 % DDV.

**Tabela 21: Ocena vseh vlaganj in financiranja po letih v EUR brez DDV, stalne cene maj 2024**

Leto	Letni znesek	2025	2026	2027	2028	2029
2025	3.381.285	241.520	241.520	241.520	241.520	241.520
2026	3.223.343		247.949	247.949	247.949	247.949
2027	3.603.156			300.263	300.263	300.263
2028	3.605.741				327.795	327.795
2029	3.617.195					361.720
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>241.520</b>	<b>489.470</b>	<b>789.733</b>	<b>1.117.527</b>	<b>1.479.247</b>

Leto	Letni znesek	2030	2031	2032	2033	2034
2025	3.381.285	241.520	241.520	241.520	241.520	241.520
2026	3.223.343	247.949	247.949	247.949	247.949	247.949
2027	3.603.156	300.263	300.263	300.263	300.263	300.263
2028	3.605.741	327.795	327.795	327.795	327.795	327.795
2029	3.617.195	361.720	361.720	361.720	361.720	361.720
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>

Leto	Letni znesek	2035	2036	2037	2038	Skupaj
2025	3.381.285	241.520	241.520	241.520	241.520	3.381.285
2026	3.223.343	247.949	247.949	247.949	247.949	3.223.343
2027	3.603.156	300.263	300.263	300.263	300.263	3.603.156
2028	3.605.741	327.795	327.795	327.795	327.795	3.605.741
2029	3.617.195	361.720	361.720	361.720	361.720	3.617.195
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>1.479.247</b>	<b>17.430.720</b>

### 23.2.3 Preostanek vrednosti projekta

Preostanek vrednosti projekta v 15. letu projekta znaša 13.999.152 EUR, ob upoštevanju skupni vrednosti gradbenih del v višini 20.848.508 EUR z DDV ter računovodski 3 % amortizacijski stopnji. Pri izvedbi gradbenih del in obračunu amortizacije smo upoštevali njihovo faznost izvedbe po letih, kakor je prikazana v spodnji tabeli.

Tabela 22: Pregled obračuna amortizacije in izračuna preostanka vrednosti

		AMORTIZACIJA							
Leto	Investicija	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
2025	4.044.282		121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328
2026	3.855.371			115.661	115.661	115.661	115.661	115.661	115.661
2027	4.309.657				129.290	129.290	129.290	129.290	129.290
2028	4.312.749					129.382	129.382	129.382	129.382
2029	4.326.449					-	129.793	129.793	129.793
<b>Skupaj</b>	<b>20.848.508</b>	<b>-</b>	<b>121.328</b>	<b>236.990</b>	<b>366.279</b>	<b>495.662</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>

AMORTIZACIJA									
Leto	Investicija	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Skupaj	Preostanek vrednosti
2025	4.044.282	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	121.328	1.577.270	2.467.012
2026	3.855.371	115.661	115.661	115.661	115.661	115.661	115.661	1.387.933	2.467.437
2027	4.309.657	129.290	129.290	129.290	129.290	129.290	129.290	1.422.187	2.887.470
2028	4.312.749	129.382	129.382	129.382	129.382	129.382	129.382	1.293.825	3.018.924
2029	4.326.449	129.793	129.793	129.793	129.793	129.793	129.793	1.168.141	3.158.308
<b>Skupaj</b>	<b>20.848.508</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>625.455</b>	<b>6.849.356</b>	<b>13.999.152</b>

#### 23.2.4 Prikaz finančnih denarnih tokov in finančnih kazalnikov za MO Maribor

V spodnji tabeli so prikazani finančni kazalniki projekta v primeru izvedbe projekta z "in-house" razmerjem in z vidika MO Maribor. Upoštevajoč zgolj finančno analizo, je neto sedanja vrednost projekta negativna in znaša -7.316.634 EUR. Investicijska sredstva se v dobi projekta posledično ne povrnejo.

Tabela 23: Finančni kazalniki v primeru izvedbe projekta z "in-house razmerjem" z vidika MO Maribor

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-7.316.634 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-7,67%
Relativna neto sedanja vrednost	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,62
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

Pri tem je pomembno poudariti, da je negativna finančna neto sedanja vrednost značilna za javne infrastrukturne projekte, saj ti praviloma ne ustvarjajo denarnega toka in dobička, ampak so zgrajeni zaradi občanov. Tako je potrebno pri upravičenosti naložbe upoštevati tudi širše družbeno ekonomske koristi, ki jih bo imel predmetni projekt, ki so navedene in ovrednotene v nadaljevanju.

Tabela 24: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>1. Investicija</b>	<b>-12.200</b>	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>							
<b>Prihodki</b>	-	<b>132.131</b>	<b>192.631</b>	<b>265.895</b>	<b>345.877</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	-	132.131	192.631	265.895	345.877	434.136	434.136
<b>Odhodki</b>	-	<b>-660.655</b>	<b>-963.153</b>	<b>-1.329.474</b>	<b>-1.729.383</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>
strošek obnovitvenih del	-	-660.655	-963.153	-1.329.474	-1.729.383	-2.170.681	-2.170.681
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>-</b>	<b>-528.524</b>	<b>-770.523</b>	<b>-1.063.579</b>	<b>-1.383.507</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-12.200</b>	<b>-528.524</b>	<b>-770.523</b>	<b>-1.063.579</b>	<b>-1.383.507</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>
Diskontirani neto denarni tok	-12.200	-508.196	-712.391	-945.518	-1.182.627	-1.427.313	-1.372.417
Diskontirane vrednosti koristi	-	127.049	178.098	236.380	295.657	356.828	343.104
Diskontirane vrednosti stroškov	12.200	635.245	890.489	1.181.898	1.478.284	1.784.142	1.715.521
Doba vračanja naložbe	-12.200	-520.396	-1.232.787	-2.178.305	-3.360.933	-4.788.246	-6.160.663

Leta projekta	8	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>1. Investicija</b>	-	-	-					
<b>2. Operativni denarni tok</b>								
Prihodki	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136
prihranek manjših vzdrževalnih del	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136
Odhodki	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681
strošek obnovitvenih del	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-	13.999.152
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>12.262.607</b>
Diskontirani neto denarni tok	-1.319.631	-1.268.876	-1.220.073	-1.173.148	-1.128.027	-1.084.641	-1.042.924	7.081.350
Diskontirane vrednosti koristi	329.908	317.219	305.018	293.287	282.007	271.160	260.731	8.334.864
Diskontirane vrednosti stroškov	1.649.539	1.586.096	1.525.092	1.466.434	1.410.033	1.355.801	1.303.655	1.253.514
Doba vračanja naložbe	-7.480.294	-8.749.171	-9.969.244	-11.142.392	-12.270.419	-13.355.059	-14.397.983	-7.316.634

### 23.3 PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA V PRIMERU IZVEDBE Z VARIANTO A IN VARIANTO B ZA 15-LETNO OBDOBJE PROJEKTA (OSNOVNA VARIANTA)

V predhodnih poglavjih smo analizirali izvedbo projekta v primeru variante A in variante B za 15-letno obdobje projekta. Primerjava finančnih kazalnikov izvedbe projekta z vidika MO Maribor nam pokaže, da bo dosegla MO Maribor nekoliko ugodnejšo neto sedanjo vrednost v primeru variante A, kot v primeru variante B. Izvedba variante A z lastnimi sredstvi je ugodnejša za 338.111 EUR.

Tabela 25: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" za 15-letno obdobje

Finančni kazalnik	Varianta A: Lastna sredstva	Varianta B: In- house razmerje
Neto sedanja vrednost (NSV)	-6.978.523 €	-7.316.634 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-1,04%	-7,67%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,39	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,63	0,62
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	Se ne povrne

## **24 FINANČNI KAZALNIKI ZA ALTERNATIVNE VARIANTE - IZVEDBA OBNOVITVENIH DEL V 3 LETIH OB UPOŠTEVANJU MOŽNOSTI PODALJŠANJA NOTRANJE POGODBE ZA 5 LET**

V predhodnih poglavjih smo analizirali varianto A in varianto B, za katero je bilo značilno:

- obdobje trajanja projekta 15 let,
- izvedba obnovitvenih del s strani obstoječega javnega podjetja po varianti B v 5 letih.

V spodnjih podpoglavjih smo prikazali finančne kazalnike še za dve alternativni varianti:

- obdobje trajanja projekta 10 let ter izvedba obnovitvenih del v 5 letih,
- obdobje trajanja projekta 10 let oziroma 15 let ter izvedba obnovitvenih del v 3 letih.

### **24.1 PRIMERJAVA MED FINANČNIMI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA V PRIMERU IZVEDBE Z VARIANTO A IN VARIANTO B ZA 10-LETNO OBDOBJE KONCESIJE**

Obstoječa koncesijska pogodba se izteče 15.6.2033 in iz spodnje tabele so razvidni finančni kazalniki z vidika MO Maribor za primer, da obstoječa koncesijska pogodba ne bi bila podaljšana za 5 let. Obdobje trajanja projekta tako znaša 10 let (po osnovni varianti namreč znaša projektno obdobje 15 let, saj vključuje podaljšanje obstoječe koncesijske pogodbe za 5 let). Primerjava finančnih kazalnikov izvedbe projekta z vidika MO Maribor nam pokaže, da bo dosegla MO Maribor nekoliko ugodnejšo neto sedanjo vrednost v primeru variante A, kot v primeru variante B. Izvedba variante z lastnimi sredstvi je ugodnejša za 311.309 EUR.

**Tabela 26: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" za 10-letno obdobje**

Finančni kazalnik	Varianta A: Lastna sredstva	Varianta B: In-house razmerje
Neto sedanja vrednost (NSV)	-3.035.243 €	-3.346.552 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-0,18	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,84	0,68
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	Se ne povrne

## 24.2 FINANČNI KAZALNIKI IZVEDBE PROJEKTA V PRIMERU VARIANTE B IN IZVEDBE INVESTICIJE V 3 LETIH

V kolikor bi obstoječe javno podjetje izvedlo obnovo cest v 3 letih (po osnovni varianti je predvidena obnova cest po 5 letih, skladno z Master planom) bi to vplivalo na njegov denarni tok, kar bi v končni posledici tudi vplivalo na denarni tok in dosežene finančne kazalnike MO Maribor po varianti B: In-house razmerje. Iz spodnje tabele so razvidni finančni kazalniki za MO Maribor za 10-letno in 15-letno obdobje projekta, v kolikor bi obstoječe javno podjetje izvedlo obnovo cest v 3 letih. V obeh primerih doseže MO Maribor slabše finančne kazalnike kot v primeru, da se izvede obnova cest v 5 letih.

**Tabela 27: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti B "In-house razmerje" v primeru obnove cest v 3 letih**

Finančni kazalnik	10-letno obdobje	15-letno obdobje
Neto sedanja vrednost (NSV)	-4.758.135 €	-8.798.391 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-5,21%	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	n/a	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,76	0,57
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	Se ne povrne

## 25 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,
- povečanje BDP zaradi multiplikativnega učinka

### 25.1 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  $0,82 \cdot 0,35 \cdot (1 - 0,40) = 0,17$ . Konverzijski faktor tako znaša  $0,53 + 0,17 = 0,70$ . Delež davkov in prispevkov v celoti je 0,30.

## 25.2 POVEČANJE BDP ZARADI MULTIPLIKATIVNEGA UČINKA INVESTICIJE

V skladu z ekonomsko teorijo in prakso, vsaka investicija poveča potrošnjo in posledično bruto družbeni proizvod (BDP) družbe. Pri tem pa se je pomembno zavedati, da investicija poveča BDP družbe za več, kot pa sama znaša. Ta učinek imenujemo multiplikacijski učinek investicije in je različen od panoge do panoge. V gradbeništvu znaša multiplikacijski učinek od 2,2 - 2,5 in ima kot tak izjemno pomemben vpliv na ostale dejavnosti. Z drugimi besedami, povečanje investicije v gradbeništvu za 1 enoto, bo povečalo BDP družbe za 2,2 - 2,5 enote. Za potrebe ekonomske analize smo upoštevali investicijski multiplikator v višini 2,2, od tako dobljenega povečanja BDP pa smo odšteli predmetno investicijo. Neto multiplikativni učinek, ki ga bo vsakoletna investicija povzročila, smo upoštevali v naslednjem triletnem obdobju, ki se začne v letu, ki sledi investiciji.

V spodnji tabeli je prikazan obračun multiplikacijskega učinka v primeru izvedbe obnove cest v 5 letih.

**Tabela 28: Pregled obračuna vpliva multiplikacijskega učinka skozi leta v primeru obnove cest v 5 letih**

Leto	Letni znesek	Multiplikator x 2,2	Neto učinek	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Skupaj
2025	3.381.285	7.438.826	4.057.542		1.352.514	1.352.514	1.352.514					4.057.542
2026	3.223.343	7.091.354	3.868.011			1.289.337	1.289.337	1.289.337				3.868.011
2027	3.603.156	7.926.943	4.323.787				1.441.262	1.441.262	1.441.262			4.323.787
2028	3.605.741	7.932.630	4.326.889					1.442.296	1.442.296	1.442.296		4.326.889
2029	3.617.195	7.957.830	4.340.634						1.446.878	1.446.878	1.446.878	4.340.634
<b>Skupaj</b>	<b>17.430.720</b>	<b>38.347.584</b>	<b>20.916.864</b>		<b>1.352.514</b>	<b>2.641.851</b>	<b>4.083.113</b>	<b>4.172.896</b>	<b>4.330.437</b>	<b>2.889.174</b>	<b>1.446.878</b>	<b>20.916.864</b>

## 25.3 EKONOMSKI UČINKI, KI JIH NI BILO MOŽNO OVREDNOTITI

Predmetna investicija bo imela tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti. Ekonomske koristi ter cilji, ki jih bo prinesel projekt in jih ni možno ovrednotiti, so sledeči:

- nadzor nad stanjem cest;
- izboljšanje stanja cest in drugih prometnih površin, za zagotavljanje varnosti in prevoznosti, kar je še posebej pomembno za preprečevanje nesreč in zagotavljanje nemotenega prometa;
- preprečevanje nastanka večje škode na cestah in drugih prometnih površinah kot posledice nezadostnega oz. nepravočasnega izvajanja obnovitvenih del na cestah;
- izpolnjevanje zakonske obveznosti po Zakonu o cestah, iz katere izhaja, da je vzdrževanje javnih cest obvezna gospodarska javna služba in kar pomeni, da občine ne le imajo pravico, ampak so tudi zakonsko obvezane zagotavljati vzdrževanje cest na svojem območju;
- skrb za nemoten transport uporabnikov;
- preprečevanje škode na vozilih občanov, ki so posledica udarnih lukenj in razpok;
- prilagajanje obnovitvenih del lokalnim potrebam in značilnostim;
- izboljšanje lokalne infrastrukture ter posledično višja življenjska raven in kakovost življenja občanov.

V spodnji tabeli so prikazani ekonomski kazalniki projekta za varianto A in varianto B. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbenih koristi upravičljiva v obeh primerih, pri čemer se doseže nekoliko višjo ekonomsko neto sedanjo vrednost po varianti B, ko znaša neto sedanja vrednost 14.443.911 EUR. Investicijska sredstva se povrnejo v 3 letih.

**Tabela 29: Primerjava ekonomskih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva " in varianti B "In-house razmerje"**

<b>Ekonomski kazalnik</b>	<b>Varianta A: Lastna sredstva</b>	<b>Varianta B: In- house razmerje</b>
Neto sedanja vrednost (NSV)	14.087.241 €	14.443.911 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	31,17%	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	1,10	n/a
Količnik relativne koristnosti	2,09	2,15
Doba vračanja investicijskih sredstev	5 let	3 leta

Tabela 30: Ekonomski denarni tok projekta v primeru variante A in financiranja z lastnimi sredstvi, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>1. Investicija</b>	<b>-8.600</b>	<b>-2.907.905</b>	<b>-2.772.075</b>	<b>-3.098.714</b>	<b>-3.100.937</b>	<b>-3.110.788</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>2. Operativni denarni tok</b>								
Prihodki	-	132.131	1.545.145	2.907.746	4.428.990	4.607.032	4.764.573	3.323.311
prihranek manjših vzdrževalnih del	-	132.131	192.631	265.895	345.877	434.136	434.136	434.136
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	1.352.514	2.641.851	4.083.113	4.172.896	4.330.437	2.889.174
Odhodki	-	-	-	-	-	-	-	-
strošek vzdrževanja cest - dodatno	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>-</b>	<b>132.131</b>	<b>1.545.145</b>	<b>2.907.746</b>	<b>4.428.990</b>	<b>4.607.032</b>	<b>4.764.573</b>	<b>3.323.311</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-8.600</b>	<b>-2.775.774</b>	<b>-1.226.930</b>	<b>-190.968</b>	<b>1.328.053</b>	<b>1.496.244</b>	<b>4.764.573</b>	<b>3.323.311</b>
Diskontirani neto denarni tok	-8.600	-2.643.594	-1.112.862	-164.966	1.092.593	1.172.346	3.555.398	2.361.815
Diskontirane vrednosti koristi	-	125.839	1.401.492	2.511.820	3.643.741	3.609.730	3.555.398	2.361.815
Diskontirane vrednosti stroškov	8.600	2.769.433	2.514.354	2.676.786	2.551.149	2.437.384	-	-
Doba vračanja naložbe	-8.600	-2.652.194	-3.765.056	-3.930.022	-2.837.429	-1.665.083	1.890.315	4.252.130

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>1. Investicija</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>							
<b>Prihodki</b>	<b>1.881.014</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	1.446.878	-	-	-	-	-	-
<b>Odhodki</b>	-	-	-	-	-	-	-
strošek vzdrževanja cest - dodatno	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>1.881.014</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	<b>13.999.152</b>
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>1.881.014</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>14.433.288</b>
Diskontirani neto denarni tok	1.273.145	279.848	266.522	253.830	241.743	230.232	7.289.791
Diskontirane vrednosti koristi	1.273.145	279.848	266.522	253.830	241.743	230.232	7.289.791
Diskontirane vrednosti stroškov	-	-	-	-	-	-	-
Doba vračanja naložbe	5.525.274	5.805.123	6.071.645	6.325.475	6.567.218	6.797.450	14.087.241

Tabela 31: Ekonomski denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>1. Investicija</b>	<b>-8.600</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>								
<b>Prihodki</b>	-	<b>132.131</b>	<b>1.545.145</b>	<b>2.907.746</b>	<b>4.428.990</b>	<b>4.607.032</b>	<b>4.764.573</b>	<b>3.323.311</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	-	132.131	192.631	265.895	345.877	434.136	434.136	434.136
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	-	-	1.352.514	2.641.851	4.083.113	4.172.896	4.330.437	2.889.174
<b>Odhodki</b>	-	<b>-465.707</b>	<b>-678.944</b>	<b>-937.170</b>	<b>-1.219.074</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>
strošek vzdrževanja cest - dodatno	-	-465.707	-678.944	-937.170	-1.219.074	-1.530.152	-1.530.152	-1.530.152
<b>2. Operativni denarni tok</b>	-	<b>-333.577</b>	<b>866.200</b>	<b>1.970.576</b>	<b>3.209.917</b>	<b>3.076.880</b>	<b>3.234.421</b>	<b>1.793.158</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-8.600</b>	<b>-333.577</b>	<b>866.200</b>	<b>1.970.576</b>	<b>3.209.917</b>	<b>3.076.880</b>	<b>3.234.421</b>	<b>1.793.158</b>
Diskontirani neto denarni tok	-8.600	-317.692	785.669	1.702.257	2.640.806	2.410.816	2.413.575	1.274.364
Diskontirane vrednosti koristi	-	125.839	1.401.492	2.511.820	3.643.741	3.609.730	3.555.398	2.361.815
Diskontirane vrednosti stroškov	8.600	443.531	615.822	809.563	1.002.935	1.198.914	1.141.823	1.087.451
Doba vračanja naložbe	-8.600	-326.292	459.377	2.161.635	4.802.441	7.213.257	9.626.831	10.901.196

Leta projekta	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>1. Investicija</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>							
<b>Prihodki</b>	<b>1.881.014</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136
povečanje BDP zaradi multiplikacijskega učinka	1.446.878						
<b>Odhodki</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>	<b>-1.530.152</b>
strošek vzdrževanja cest - dodatno	-1.530.152	-1.530.152	-1.530.152	-1.530.152	-1.530.152	-1.530.152	-1.530.152
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>350.862</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	<b>13.999.152</b>
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>350.862</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>-1.096.016</b>	<b>12.903.136</b>
Diskontirani neto denarni tok	237.477	-706.502	-672.859	-640.818	-610.303	-581.241	6.516.960
Diskontirane vrednosti koristi	1.273.145	279.848	266.522	253.830	241.743	230.232	7.289.791
Diskontirane vrednosti stroškov	1.035.667	986.350	939.381	894.648	852.046	811.472	772.831
Doba vračanja naložbe	11.138.673	10.432.171	9.759.312	9.118.494	8.508.192	7.926.951	14.443.911

## 26 PREGLED PRIMERJALNIH CEN ZA DOLOČENE POSTAVKE PRI OBNOVI CEST

Kot je bilo pojasnjeno v poglavju 13.2, je več kriterijev, ki morajo biti izpolnjeni, da lahko obstoječe JP izvaja obnovitvena dela po notranji (*in-house*) pogodbi. Eden izmed kriterijev je, da je **cena predmeta naročanja enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu.**

V spodnji tabeli je prikazan primerjalni pregled cen za 3 stroškovno pomembne postavke, ki so vsebovane v dosedanjih računih, ki jih je prejela MO Maribor od Nigrada za izvedena dela na cestiščih. Omenjene 3 stroškovne postavke smo primerjali z referenčnimi cenami, kakor jih navaja DRSI. Iz tabele je razvidno, da so referenčne cene bistveno nižje od cen, ki jih je Nigrad zaračunal MO Maribor. Za izpolnitev zgoraj navedenega kriterija bo tako morala MO Maribor v pogajanjih doseči dogovor o ceni, ki bo blizu referenčnim cenam, za vse stroškovne postavke.

**Tabela 32: Primerjalni pregled cen v EUR brez DDV**

Postavka	Obstoječa cena po javnih naročilih	Referenčna cena
Asfalt AC 11 surf B 50/70 A3	14,20 EUR/m <sup>2</sup>	10,29 EUR/m <sup>2</sup>
Asfalt AC 11 surf B 50/70 A4/Z2	16,09 EUR/m <sup>2</sup>	10,28 EUR/m <sup>2</sup>
Asfalt AC 22 base B 50/70 A4	15,71 EUR/m <sup>2</sup>	10,88 EUR/m <sup>2</sup>

Naj še pojasnimo, da so referenčne cene v dokumentu DRSI postavljene v tonah, zato smo te preračunali na m<sup>2</sup>, kot v računih, ki jih je Nigrad izstavil MO Maribor. Na primer, pri postavki Asfalt AC 11 surf B 50/70 A3 smo upoštevali gostoto asfalta 2,4 t/m<sup>3</sup> in 4 cm plast polaganja. Volumen smo izračunali kot razmerje med maso in gostoto, v naslednjem koraku pa površino kot razmerje med volumnom in debelino. Tako lahko primerjamo cene iz prejetih računov in referenčne cene na m<sup>2</sup> površine.

## 27 OBDOBJE TRAJANJA NOTRANJE POGODBE

Analizirano obdobje trajanja koncesije je 15 let in je skladno s proračunskimi zmožnostmi MO Maribor glede na zastavljene cilje v dokumentu Master plan izvedbe prenove cest v MO Maribor. Krajša doba projekta bi sicer vodila do boljših finančnih kazalnikov z vidika MO Maribor, vendar za ceno višje obremenitve njenega proračuna. Kot je razvidno iz spodnje tabele je neto sedanja vrednost v primeru 10-letnega obdobja višja za 3.970.081 EUR v primeru s 15-letnim obdobjem.

**Tabela 33: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti B "In-house razmerje" v primeru obnove cest v 5 letih**

Finančni kazalnik	10-letno obdobje	15-letno obdobje
Neto sedanja vrednost (NSV)	-3.346.552 €	-7.316.634 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-3,92%	-7,67%
Relativna neto sedanja vrednost	n/a	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,68	0,62
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	Se ne povrne

Na drugi strani je doseganje boljše neto sedanje vrednosti v primeru 10-letnega obdobja povezano z višjimi letnimi plačili iz proračuna MO Maribor. Kot je razvidno iz spodnjih tabel, bi v 10 letih projekta morala MO Maribor iz proračuna plačati:

- 24.681.478 EUR z DDV v primeru 10-letnega obdobja projekta,
- 15.548.272 EUR z DDV v primeru 15-letnega obdobja projekta. V nadaljnjih 5 letih bi nato MO Maribor morala plačati še 10.853.406 EUR z DDV oziroma skupaj 26.389.478 EUR z DDV na celotni 15-letni ravni projekta.

Gledano na 10-letni ravni proračuna je torej obremenitev proračuna MO Maribor višja za 9.133.206 EUR v primeru 10-letnega obdobja projekta.

Tabela 34: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" za 15 let z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>1. Investicija</b>	<b>-12.200</b>	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>							
<b>Prihodki</b>	-	<b>132.131</b>	<b>192.631</b>	<b>265.895</b>	<b>345.877</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	-	132.131	192.631	265.895	345.877	434.136	434.136
<b>Odhodki</b>	-	<b>-660.655</b>	<b>-963.153</b>	<b>-1.329.474</b>	<b>-1.729.383</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>
strošek obnovitvenih del	-	-660.655	-963.153	-1.329.474	-1.729.383	-2.170.681	-2.170.681
<b>2. Operativni denarni tok</b>	-	<b>-528.524</b>	<b>-770.523</b>	<b>-1.063.579</b>	<b>-1.383.507</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-12.200</b>	<b>-528.524</b>	<b>-770.523</b>	<b>-1.063.579</b>	<b>-1.383.507</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>
Diskontirani neto denarni tok	-12.200	-508.196	-712.391	-945.518	-1.182.627	-1.427.313	-1.372.417
Diskontirane vrednosti koristi	-	127.049	178.098	236.380	295.657	356.828	343.104
Diskontirane vrednosti stroškov	12.200	635.245	890.489	1.181.898	1.478.284	1.784.142	1.715.521
Doba vračanja naložbe	-12.200	-520.396	-1.232.787	-2.178.305	-3.360.933	-4.788.246	-6.160.663

Leta projekta	8	9	10	11	12	13	14	15
Koledarska leta	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>1. Investicija</b>	-	-	-					
<b>2. Operativni denarni tok</b>								
<b>Prihodki</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>	<b>434.136</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136	434.136
<b>Odhodki</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>	<b>-2.170.681</b>
strošek obnovitvenih del	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681	-2.170.681
<b>2. Operativni denarni tok</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-	13.999.152
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>-1.736.545</b>	<b>12.262.607</b>
Diskontirani neto denarni tok	-1.319.631	-1.268.876	-1.220.073	-1.173.148	-1.128.027	-1.084.641	-1.042.924	7.081.350
Diskontirane vrednosti koristi	329.908	317.219	305.018	293.287	282.007	271.160	260.731	8.334.864
Diskontirane vrednosti stroškov	1.649.539	1.586.096	1.525.092	1.466.434	1.410.033	1.355.801	1.303.655	1.253.514
Doba vračanja naložbe	-7.480.294	-8.749.171	-9.969.244	-11.142.392	-12.270.419	-13.355.059	-14.397.983	-7.316.634

Tabela 35: Finančni denarni tok za izvedbo projekta za varianto B "In-house razmerje" za 10 let z vidika MO Maribor, stalne cene maj 2024

Leta projekta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Koledarska leta	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>1. Investicija</b>	<b>-12.200</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Operativni denarni tok</b>										
<b>Prihodki</b>	-	<b>155.110</b>	<b>253.422</b>	<b>379.018</b>	<b>525.652</b>	<b>702.171</b>	<b>702.171</b>	<b>702.171</b>	<b>702.171</b>	<b>702.171</b>
prihranek manjših vzdrževalnih del	-	155.110	253.422	379.018	525.652	702.171	702.171	702.171	702.171	702.171
<b>Odhodki</b>	-	<b>-1.273.494</b>	<b>-2.372.851</b>	<b>-3.003.276</b>	<b>-3.003.276</b>	<b>-3.003.276</b>	<b>-3.003.276</b>	<b>-3.003.276</b>	<b>-3.003.276</b>	<b>-3.003.276</b>
strošek vzdrževanja cest	-	-1.273.494	-2.372.851	-3.003.276	-3.003.276	-3.003.276	-3.003.276	-3.003.276	-3.003.276	-3.003.276
<b>2. Operativni denarni tok</b>	-	<b>-1.118.384</b>	<b>-2.119.428</b>	<b>-2.624.258</b>	<b>-2.477.625</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>
<b>3. Preostanek vrednosti</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>16.363.125</b>
<b>NETO DENARNI TOK</b>	<b>-12.200</b>	<b>-1.118.384</b>	<b>-2.119.428</b>	<b>-2.624.258</b>	<b>-2.477.625</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>-2.301.106</b>	<b>14.062.020</b>
Diskontirani neto denarni tok	-12.200	-1.075.369	-1.959.531	-2.332.956	-2.117.884	-1.891.341	-1.818.597	-1.748.651	-1.681.395	9.879.789
Diskontirane vrednosti koristi	-	149.145	234.303	336.946	449.329	577.133	554.936	533.592	513.069	11.989.851
Diskontirane vrednosti stroškov	12.200	1.224.513	2.193.834	2.669.902	2.567.213	2.468.474	2.373.533	2.282.243	2.194.465	2.110.062
Doba vračanja naložbe	-12.200	-1.087.569	-3.047.099	-5.380.055	-7.497.939	-9.389.280	-11.207.878	-12.956.529	-14.637.924	-4.758.135

## **28 VREDNOST NOTRANJE POGODBE OZ. KONCESIJE IN VPLIV IZVAJANJA KONCESIJE NA PRORAČUN OBČINE**

### **28.1 VREDNOST NOTRANJE POGODBE OZ. KONCESIJE**

Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (ZNKP) v 1. odstavku 26. člena opredeljuje vrednost koncesije kot vrednost celotnega prometa koncesionarja brez DDV med trajanjem koncesijske pogodbe, ki ga koncedent oceni kot nadomestilo za izvajanje koncesije ter za blago in storitve, povezane z izvajanjem koncesije.

Vrednost koncesije znaša 21.630.720 EUR brez DDV.

### **28.2 VPLIV IZVAJANJA NOTRANJE POGODBE OZ. KONCESIJE NA PRORAČUN OBČINE**

Izvedba projekta v okviru variante A ali variante B ima vpliv na različno dinamiko sredstev, ki bi jih morala zagotoviti MO Maribor za izvedbo projekta. Ker je MO Maribor zavezanec za plačilo DDV, so zanjo relevantni vsi spodaj navedeni zneski, ki vključujejo 22 % DDV.

V primeru variante A: Lastna sredstva in na ravni 15-letnega obdobja, bi morala MO Maribor zagotoviti skupaj 17.440.720 EUR brez DDV oziroma 21.277.678 EUR z DDV in sicer:

- v letu 2024 znesek v višini 10.000 EUR brez DDV oziroma 12.200 EUR z DDV,
- v letu 2025 znesek v višini 3.381.285 EUR brez DDV oziroma 4.125.167 EUR z DDV,
- v letu 2026 znesek v višini 3.223.343 EUR brez DDV oziroma 3.932.478 EUR z DDV,
- v letu 2027 znesek v višini 3.603.156 EUR brez DDV oziroma 4.395.850 EUR z DDV,
- v letu 2028 znesek v višini 3.605.741 EUR brez DDV oziroma 4.399.004 EUR z DDV,

- v letu 2029 znesek v višini 3.617.195 EUR brez DDV oziroma 4.412.978 EUR z DDV.

V kolikor bi MO Maribor izvedla projekt po varianti A z zadolževanjem, pa je iz spodnje tabele razviden strošek finančnih obveznosti iz naslova zadolževanja po letih. Pri tem smo upoštevali sledeče predpostavke:

- kredit se najame za 5-letno obnovo cest in sicer vsako leto v višini predvidenega stroška obnove cest v EUR z DDV za tisto leto (kolona »Novi krediti«),
- kredit se najame za obdobje do izteka 15-letnega obdobja projekta. V letu 2024 nastane samo strošek investicijske dokumentacije in pravnih postopkov, ki se ne kreditira,
- obrestna mera znaša 3 % letno,
- odplačilo glavnice je letno.

**Tabela 36: Načrt odplačila kredita za MO Maribor v primeru variante A: Z zadolževanjem**

Leto	Novi kredit	Skupna glavnica	Obresti	Odplačilo glavnice	Odplačilo obresti + glavnica
2025	4.125.167 €	4.125.167 €	123.755 €	294.655 €	418.410 €
2026	3.932.478 €	7.762.991 €	232.890 €	597.153 €	830.043 €
2027	4.395.850 €	11.561.688 €	346.851 €	963.474 €	1.310.325 €
2028	4.399.004 €	14.997.218 €	449.917 €	1.363.383 €	1.813.300 €
2029	4.412.978 €	18.046.813 €	541.404 €	1.804.681 €	2.346.086 €
2030		16.242.132 €	487.264 €	1.804.681 €	2.291.945 €
2031		14.437.450 €	433.124 €	1.804.681 €	2.237.805 €
2032		12.632.769 €	378.983 €	1.804.681 €	2.183.664 €
2033		10.828.088 €	324.843 €	1.804.681 €	2.129.524 €
2034		9.023.406 €	270.702 €	1.804.681 €	2.075.383 €
2035		7.218.725 €	216.562 €	1.804.681 €	2.021.243 €
2036		5.414.044 €	162.421 €	1.804.681 €	1.967.103 €
2037		3.609.363 €	108.281 €	1.804.681 €	1.912.962 €
2038		1.804.681 €	54.140 €	1.804.681 €	1.858.822 €
<b>Skupaj</b>	<b>21.265.478 €</b>		<b>4.131.136 €</b>	<b>21.265.478 €</b>	<b>25.396.614 €</b>

V primeru variante B: In-house razmerje in na ravni 15-letnega obdobja, bi morala MO Maribor zagotoviti skupaj 21.640.720 EUR brez DDV oziroma 26.389.478 EUR z DDV in sicer:

- v letu 2024 znesek v višini 10.000 EUR brez DDV oziroma 12.200 EUR z DDV,
- v letu 2025 znesek v višini 541.520 EUR brez DDV oziroma 660.655 EUR z DDV,
- v letu 2026 znesek v višini 789.470 EUR brez DDV oziroma 963.153 EUR z DDV,
- v letu 2027 znesek v višini 1.089.733 EUR brez DDV oziroma 1.329.474 EUR z DDV,
- v letu 2028 znesek v višini 1.417.527 EUR brez DDV oziroma 1.729.383 EUR z DDV,
- v letih 2029 do 2038 znesek v višini 1.779.247 EUR brez DDV oziroma 2.170.681 EUR z DDV letno.

## 29 POVZETEK Z ZAKLJUČKOM

Ceste na območju Mestne občine Maribor (v nadaljevanju: MOM) so dotrajane in so po izvedenih meritvah v velikem deležu ocenjene kot v slabem ali zelo slabem stanju. Na večjih mestih so vidne mrežaste razpoke, udarne jame in rege, odprti stiki, deformiranje in obraba vozišča, ponekod pa so vidne tudi kolesnice. Navedene poškodbe so prisotne na vseh odsekih, ki so predvideni za sanacijo. Odseki so dotrajani in jih je potrebno sanirati, saj se lahko le tako prepreči še večja škoda na voziščih.

MOM je v sodelovanju z javnim podjetjem Nigrad pripravila akcijski načrt sanacije vozišč, MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028 (v nadaljevanju tudi: MASTER PLAN),<sup>94</sup> z namenom, da se preprečijo nadaljnje poškodbe vozišč, ki bodo zahtevale celovite obnove cest. Obnovitvena dela na voziščih, ki so nujno potrebna, da se sanira obstoječa in prepreči večja škoda, bodo zajemala praviloma preplastitve, na nekaterih mestih pa skupaj s preplastitvijo tudi poseg v ustroj vozišča.

MOM išče optimalen način za izvedbo predmetnih del, pri čemer so bili identificirani trije možni načini realizacije projekta:

- Varianta A: MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. z zadolževanjem (javno naročilo);
- Varianta B: Obnovitvena dela izvede JP Nigrad na podlagi notranje (*in-house*) pogodbe;
- Varianta C: MOM sklene predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad in izvede javni razpis za podelitev koncesije, ki zajema redno vzdrževanje in obnovitvena dela.

---

<sup>94</sup> Mestna občina Maribor in Javno podjetje Nigrad d.o.o.: MASTER PLAN OBNOVE VOZIŠČ V MOM 2024-2028 - PREGLED STANJA VOZIŠČ IN AKCIJSKI NAČRT OBNOVE VOZIŠČ V MESTNI OBČINI MARIBOR Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV ZA PETLETNO OBDOBJE 2024 - 2028.

Glede **Variante A**, da **MOM izvede obnovitvena dela z lastnimi sredstvi oz. z zadolževanjem v obliki javnega naročila**, se izvede na način, da se na izvajalca ne prenese tveganj, ampak vsa tveganja v zvezi z izvedbo projekta nosi MOM kot naročnik. V kolikor se projekt izvaja v obliki javnega naročila mora MOM razpolagati s proračunskimi sredstvi za izvedbo projekta ali se pa zadolžiti.

Ena izmed ključnih prednosti tega pristopa je, da se dinamika izvajanja obnovitvenih del prilagaja finančnim zmožnostim MOM. Poleg tega je ta varianta finančno najbolj ugodna. Postopek javnega naročila je dobro urejen z zakonodajo, kar zagotavlja transparentnost in enakopravnost ponudnikov. Večja konkurenca med ponudniki bi se praviloma morala odražati v ekonomsko bolj ugodnih ponudbah. Na drugi strani so postopki javnega naročanja lahko dolgotrajni zaradi kompleksnih pravil in postopkov, kar vključuje veliko administrativnega dela za pripravo in izvajanje postopkov. Tveganje teh zapletov se da omiliti z uporabo nabavne tehnike dinamičnega nabavnega sistema. Vsa tveganja v zvezi z izvedbo projekta nosi MOM. Priložnosti vključujejo možnost, da kakovostne ponudbe izboljšajo strošek izvajanja storitev, kar vodi do večje transparentnosti in zaupanja javnosti. Vendar obstajajo tudi nevarnosti, kot je tveganje izbire ponudnika ali ponudnikov, ki ne izpolnjujejo pričakovanj. Omejena finančna in materialna sredstva MOM lahko ogrozijo izvedbo projekta, saj je projekt močno odvisen od proračuna, kar ustvarja negotovost glede možnosti izvedbe projekta.

**Varianta B predvideva, da obnovitvena dela izvede JP Nigrad na podlagi neposredno sklenjene notranje (*in-house*) pogodbe, pri čemer prevzame enaka tveganja kot bi jih pri sklenitvi koncesije.** V primeru, da naročnik odda naročilo pravni osebi javnega ali zasebnega prava, četrti odstavek 28. člena ZJN-3 določa, da za izbor izvajalca ni potrebno izvesti javnega razpisa, če so izpolnjeni naslednji pogoji: (\*) ta naročnik obvladuje določeno pravno osebo podobno kot svoje službe; (\*) odvisna pravna oseba izvaja več kot 80 odstotkov svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki ji jih je dal ta naročnik, ki jo obvladuje, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladuje ta naročnik;<sup>95</sup> (\*) v odvisni pravni osebi neposreden zasebni kapital ni udeležen in (\*) vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za

---

<sup>95</sup> Presoja odstotka dejavnosti, ki jih javno podjetje Nigrad izvaja na MOM in ostale ustanoviteljice presega okvir predmetne študije.

ta predmet na trgu. Četudi se tekom pogajanj z JP Nigrad dogovori prenos pretežnega dela tveganj na JP Nigrad kot izvajalca, se pogoji za notranje oz. in-house presojujejo po (strožjih) določbah četrtega odstavka 28. člena ZJN-3 (in ne manj strogih določbah ZNKP)<sup>96</sup> iz razloga zagotovitve, da ne pride do očitka nedovoljene državne pomoči in zagotovitve gospodarnosti ravnanja MOM. Ena izmed ključnih prednosti tega pristopa je, da MOM lahko neposredno sklene in-house pogodbo z javnim podjetjem Nigrad, ki ga je soustanovila. Sklenitev notranje pogodbe omogoča MOM nadzor nad podjetjem, kar olajša usklajevanje z javnimi interesi in potrebami skupnosti. Prav tako omogoča dolgoročno načrtovanje brez vpliva kratkoročnih poslovnih interesov. JP Nigrad zagotovi potrebne kadre, tehnično opremo in druga sredstva, potrebna za izvajanje storitev, ki so predmet projekta, kar predstavlja ustrezen način zagotavljanja obnovitev cest in izpolnitev zakonskih določb. Koncedent sklepa dogovor s pravno osebo javnega prava, katere prvenstven interes je varovanje javnega interesa in ne maksimizacija dobička, kar omogoča učinkovito zavarovanje javnega interesa. To vodi k stabilnemu in enakomernemu izvajanju obnovitvenih del. Na drugi strani pa je javno podjetje lahko manj učinkovito oziroma dražje pri izvajanju storitev zaradi manjše konkurenčnosti. Priložnosti vključujejo uporabo tega pristopa kot orodja za omejevanje pritiska ponudnikov v primeru neoddaje ponudb ali v primeru nesorazmerno visokih ponudbenih cen. Relativno nizka stopnja potencialnega negativnega dožemanja javnosti glede zasebnih izvajalcev javnih storitev je dodatna prednost. Ta pristop omogoča dolgoročni razvoj projektov in storitev v skladu z strategijami MOM oz. Master planom, kar izboljšuje kakovost življenja lokalne skupnosti skozi izvedbo obnovitvenih del. Vendar obstajajo tudi nevarnosti, kot je možnost pritiska izvajalca na dvig cene izvajanja javne službe ali padec kvalitete zagotavljanja javnih dobrin, kar negativno vpliva na zadovoljstvo končnih uporabnikov infrastrukture. Stroškovna cena mora biti jasno in transparentno oblikovana ter nižja ali vsaj primerljiva s cenami na trgu. Neizpolnjevanje pogojev za notranje (in-house) pogodbe, kakor so opredeljeni z javnonaročniško zakonodajo, predstavlja dodatno tveganje.

---

<sup>96</sup> ZNKP ne vsebuje pogoja »vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu«.

Varianta C predvideva, da MOM izvede javni razpis za podelitev koncesije za izvajanje obnovitvenih del. Pri izvajanju obnovitvenih del, ki presegajo okvir rednega vzdrževanja, bi bilo pa mogoče na izvajalca prenesti pretežni del tveganj (tveganje financiranja, projektiranja, gradnje, dostopnosti). Ključna slabost te variante je, da v kolikor se želi zagotoviti, da se obnovitvena dela izvajajo vzporedno z rednim vzdrževanje, slednje pomeni, da je potrebno doseči predčasno prenehanje obstoječe notranje pogodbe z JP Nigrad, da se lahko podeli koncesija. Iz tega razloga se predmetna varianta ne zdi smiselna. Obseg prenosa tveganj na zasebnega izvajalca je smiselno enak kot pri varianti B, ravno tako so finančni kazalniki za varianto C enaki kot za varianto B. V zvezi z Varianto C je treba opozoriti, da je vedno mogoče za izvedbo projekta izvesti javni razpis in izbrati izvajalca na trgu, pri čemer je JP Nigrad lahko eden od potencialnih ponudnikov. V zvezi s tem pristopom je potrebno opozoriti, da se s tem slabi položaj JP Nigrad kot notranjega (in-house) izvajalca, saj se povečuje delež storitev, ki jih JP Nigrad izvaja na trgu. Na drugi strani zakonodaja ne zahteva od javnih naročnikov, da morajo izvesti javni razpis, v kolikor lahko zagotovijo izvajanje storitev z odvisnimi osebami.

V finančni analizi smo kot osnovno varianto analizira izvedbo projekta v primeru variante A in variante B za 15-letno obdobje projekta. Kot smo že pojasnili zgoraj, imata varianta B in C načeloma iste finančne učinke, zato v spodnji tabeli primerjamo le varianti A in B.

Primerjava finančnih kazalnikov izvedbe projekta z vidika MO Maribor nam pokaže, da bi dosegla MO Maribor nekoliko ugodnejšo neto sedanjo vrednost v primeru variante A, kot v primeru variante B. Izvedba variante A z lastnimi sredstvi je ugodnejša za 338.111 EUR.

**Tabela 37: Primerjava finančnih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva" in varianti B "In-house razmerje" za 15-letno obdobje**

Finančni kazalnik	Varianta A: Lastna sredstva	Varianta B: In- house razmerje
Neto sedanja vrednost (NSV)	-6.978.523 €	-7.316.634 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-1,04%	-7,67%
Relativna neto sedanja vrednost	-0,39	n/a
Količnik relativne koristnosti	0,63	0,62
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	Se ne povrne

Varianta A, izvedba z lastnimi sredstvi je sicer finančno nekoliko bolj ugodna za MO Maribor, vendar pa temelji na predpostavki, da MOM razpolaga z zadostnimi proračunskimi sredstvi za izvedbo projekta oz. ima kreditno sposobnost, da najame kredit pri banki za izvedbo projekta. Obenem pa Varianta A nosi s seboj večja tveganja za MOM, saj vsa tveganja pri izvedbi projekta ostanejo na strani MOM, zlasti pa ne zagotavlja stabilnega in kontinuiranega obnavljanja cest, ki so v izjemno slabem stanju.

Na drugi strani varianta B predvideva kontinuirano izvedbo obnovitvenih del s strani JP Nigrad na podlagi notranje pogodbe in tako zagotavlja stabilno in kontinuirano izvajanja projekta. Prav tako JP Nigrad prevzame večino operativnih tveganj, kar zmanjšuje finančno breme za MOM in omogoča dolgoročno načrtovanje brez vpliva kratkoročnih finančnih omejitev. To pomeni, da je varianta B kljub nekoliko višjim stroškom z vidika zagotovitve stabilnosti in kontinuitete izvajanja obnovitvenih del bolj primerna za zagotavljanje stabilnega in učinkovitega izvajanja le-teh.

Pri varianti B je treba zagotoviti, da se poleg izpolnjevanja pogojev za notranje (in-house) pogodbe z neposredno sklenitvijo notranje (in-house) pogodbe z JP Nigrad na JP Nigrad prenese tudi pretežni del operativnih tveganj, da se skladno z Odločitvijo Eurostata projekt ne šteje v zadolževanje MOM. Da se projekt ne šteje v zadolžitev MOM, je javno podjetje tisto, ki mora zagotoviti sredstva za financiranje projekta, prevzeti pa mora tudi tveganje projektiranja, gradnje in dostopnosti. MOM bodo nato s strani JP Nigrad obračunana izvedena obnovitvena dela, razdeljena po letih. Kot najmanj smiselna varianta se v danih okoliščinah kaže varianta C, ko so sicer finančni kazalniki enaki kot v primeru variante B, vendar pa ima njena izvedba za

posledico slabitev položaja JP Nigrad kot notranjega izvajalca, v kolikor bi se JP tudi odzvalo na javni razpis in bilo izbrano. Glede na naravo storitev predmetna varianta tudi zahteva predhodno prenehanje obstoječe pogodbe za GJS rednega vzdrževanja cest.

V primeru variante B, da MOM neposredno (brez sklenitve javnega razpisa) odda naročilo pravni osebi javnega ali zasebnega prava, četrti odstavek 28. člena ZJN-3 določa, da se ta zakon ne uporablja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- ta naročnik obvladuje določeno pravno osebo podobno kot svoje službe;
- odvisna pravna oseba izvaja več kot 80 odstotkov svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki ji jih je dal ta naročnik, ki jo obvladuje, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladuje ta naročnik;
- v odvisni pravni osebi neposreden zasebni kapital ni udeležen in
- vrednost predmeta naročanja je enaka ali nižja od cen za ta predmet na trgu.

Šteje se, da naročnik obvladuje pravno osebo podobno kot svoje službe, če odločilno vpliva na strateške cilje in pomembne odločitve odvisne pravne osebe. Tako obvladovanje lahko izvaja tudi druga pravna oseba, ki jo na enak način obvladuje ta naročnik. Glede na naravo projekta oz. storitev, ki bi bile predmet razširitve obstoječe notranje (*in-house*) pogodbe, katerih veljavna zakonodaja jasno ne uvršča v obseg gospodarske javne službe niti jih ne opredeljuje jasno kot javna naročila, se iz razloga pravne varnosti zdi primernejše, da se pogoji presojuje strožje, t.j. po ZJN-3. Slednje je potrebno tudi iz razloga spoštovanja pravil o državnih pomočeh (poglavje 15 te Študije), v kolikor se ne izvede javni razpis. V primeru, da se z JP Nigrad doseže dogovor, da se pretežni del tveganj prenese na JP Nigrad, bi bilo mogoče kot pravno podlago sicer uporabiti četrti odstavek 13. člena ZNKP. Vendar je tudi v tem primeru potrebno, da iz razloga zagotovitve gospodarnega ravnanja ter spoštovanja pravil o državnih pomočeh, JP Nigrad izvaja storitve, ki so predmet tega projekta po cenah, ki so enake ali nižje od cen za ta predmet na trgu.

Poleg zgoraj analiziranih finančnih učinkov projekta, bo imela predmetna investicija tudi določene ekonomske koristi, ki jih ni bilo moč ovrednotiti. Ekonomske koristi ter cilji, ki jih bo prinesel projekt in jih ni možno ovrednotiti, so sledeči:

- nadzor nad stanjem cest;
- izboljšanje stanja cest in drugih prometnih površin, za zagotavljanje varnosti in prevoznosti, kar je še posebej pomembno za preprečevanje nesreč in zagotavljanje nemotenega prometa;
- preprečevanje nastanka večje škode na cestah in drugih prometnih površinah kot posledice nezadostnega oz. nepravočasnega izvajanja obnovitvenih del na cestah;
- izpolnjevanje zakonske obveznosti po Zakonu o cestah, iz katere izhaja, da je vzdrževanje javnih cest obvezna gospodarska javna služba in kar pomeni, da občine ne le imajo pravico, ampak so tudi zakonsko obvezane zagotavljati vzdrževanje cest na svojem območju;
- skrb za nemoten transport uporabnikov;
- preprečevanje škode na vozilih občanov, ki so posledica udarnih lukenj in razpok;
- prilagajanje obnovitvenih del lokalnim potrebam in značilnostim;
- izboljšanje lokalne infrastrukture ter posledično višja življenjska raven in kakovost življenja občanov.

V spodnji tabeli so prikazani ekonomski kazalniki projekta za varianto A in varianto B. Kot je razvidno, je z upoštevanjem širših družbenih koristi upravičljiva v obeh primerih, pri čemer se doseže nekoliko višjo ekonomsko neto sedanjo vrednost po varianti B, ko znaša neto sedanja vrednost 14.443.911 EUR. Investicijska sredstva se povrnejo v 3 letih.

Z vidika ekonomskih učinkov je izvedba investicije upravičena v primeru variante B "In-house razmerje", ko MOM doseže višjo ekonomsko neto sedanjo vrednost projekta.

**Tabela 38: Primerjava ekonomskih kazalnikov za MO Maribor po varianti A "Lastna sredstva " in varianti B "In-house razmerje"**

<b>Ekonomski kazalnik</b>	<b>Varianta A: Lastna sredstva</b>	<b>Varianta B: In- house razmerje</b>
Neto sedanja vrednost (NSV)	14.087.241 €	14.443.911 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	31,17%	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	1,10	n/a
Količnik relativne koristnosti	2,09	2,15
Doba vračanja investicijskih sredstev	5 let	3 leta