



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: 4102-679/2023-42

Datum: 05.12.2024



GMS - 457

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 20. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: Seznaničev s problematiko subvencioniranja JMPP s strani MOPE

GRADIVO PRIPRAVIL: Javno podjetje Marprom d.o.o.

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: Ranko Šmigoc, Marprom

PREDLOG SKLEPA: **MS MOM poziva MOPE, da pristopi k odpravi nesorazmerij v subvencioniranju JMPP**

Aleksander Saša Arsenovič
Župan





MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR
Sektor za komunalno in promet

Številka: 4102-679/2023-42

Datum: 05.12.2024



PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 20. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

Naslov gradiva:	Seznanitev s problematiko subvencioniranja JMPP s strani MOPE
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	Obrazložitev - Seznanitev s problematiko subvencioniranja JMPP s strani MOPE

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Ranko Šmigoc	Marprom		
	Mitja Klemenčič	SKP	5.12.2024	
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker Po pooblastilu	UKPP	5.12.2024	
	Aleš Klinc	SKP	5.12.2024	
Dokument finančno pregledal				
Gradivo pregledal vodja urada	mag. Mateja Cekić vodja urada	UFP	5.12.2024	
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl	Kabinet župana	5.12.2024	
Dokument parafiral podžupan: (obkrožite tistega, ki je odgovoren za vaše področje)	Dr. Samo Peter Medved	Kabinet župana	5.12.2024	
Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	5.12.2024	

Seznanitev s problematiko subvencioniranja JMPP s strani MOPE

1. OBVEZA IZVAJANJA GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE JAVNI MESTNI POTNIŠKI PROMET

- MOM je na podlagi ZPCP-2, 53. člena, 5. odstavka, (UR. List št.131 z dne 8.12.2006) **naložena obveznost izvajanja gospodarske javne službe** za mestni javni potniški promet. Obveza iz tega člena velja za Maribor in Ljubljano (mesti nad 100.000 prebivalcev). Za vsa ostala mesta v Sloveniji to ni obveza, ampak izbira.

53. člen (linijski prevozi v mestnem prometu)

- (1) *Organizacijo in način izvajanja linijskih prevozov v mestnem prometu lahko občina določi kot gospodarsko javno službo.*
 - (2) *Javni linijski prevoz se opravlja znotraj naselja, le izjemoma in v manjšem obsegu pa lahko tudi s sosednjimi naselji, če je to potrebno zaradi dnevne migracije ljudi v večje mesto, če ne posega v izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov in če občina za to pridobi dovoljenje direkcije.*
 - (3) *Pri urejanju linijskih prevozov v mestnem prometu in določanju gospodarske javne službe občina upošteva zlasti:*
 - *obseg dnevne migracije in velikost gravitacijskega območja,*
 - *soodvisnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega linijskega prevoza,*
 - *povezanost javnega mestnega cestnega prometa z drugimi vrstami prometa,*
 - *zagotovitev dostopa in prostora za invalidske vozičke na avtobusih mestnega prometa.*
 - (4) *Sredstva za opravljanje javnega prevoza potnikov v mestnem prometu se zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna občine.*
 - (5) *Linijski prevoz v mestnem prometu v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, se obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba.*
 - (6) *Izvajalec linijskih prevozov v mestnem prometu lahko na določenih linijah in v določenih obdobjih zaradi manjšega števila potnikov opravi prevoze z vozili, ki imajo poleg voznikovega sedeža največ osem sedežev, lahko tudi v pogodbenem razmerju z avtotaksi prevozniki.*
- Na podlagi Odloka o načinu izvajanja gospodarske javne službe linijski prevoz v mestnem prometu (MUV št.1 – 15.1.2012) pa je določen obseg izvajanja GJS (linije, frekvence).

2. UVEDBA SUBVENCIJ S STRANI DRŽAVE

- S 1. septembrom 2012 so bile s strani države uvedene subvencije za kategorijo dijakov in študentov. Pogoji subvencioniranja te kategorije potnikov so se skozi leta spreminjali. Temeljijo pa na delnem plačilu potnika (dijaka oz. študenta) in delni subvenciji države.
- S 1.10.2021 je bila uvedena subvencija tudi za kategorijo upokojenцев, starejših oseb nad 65. let, invalidov, vojnih veteranov, ...
Za kategorijo potnikov je uporaba JPP brezplačna. Izvajalcem (prevoznikom) bi jo naj poravnala država.

JP Marprom je vsa leta od uvedbe subvencij sodelovalo z Ministrstvom in s tem zagotovilo enake pogoje uporabe JMPP v Mariboru izpostavljenim kategorijam potnikov, kot jih imajo v ostalih območjih Slovenije.

2.1. PRAVILNIKI O SUBVENCIONIRANJU

Od uvedbe subvencioniranja mesečnih vozovnic za dijake in študentov so bili v veljavi različni pravilniki, ki so določali način in višino subvencioniranje mesečnih vozovnic. Ves čas pa je bilo potrebno doplačilo s strani dijakov in študentov.

V letu 2021 je bil uveden nov sistem subvencioniranja, kateri vključuje tudi subvencijo za kategorijo upokojencev, starejših nad 60 let, invalidov, vojnih veteranov,... Za to kategorijo ni doplačila za uporabo javnega potniškega prevoza, stroške pokriva ministrstvo. Nadomestilo oz. subvencija prevoznikom pa temelji na številu validacij. Sprejet je bil Pravilnik o spremembah Pravilnika o izvajanju subvencioniranega prevoza (UR.L. št. 116/2022 z dne 6.9.2022). Žal ta pravilnik vsebuje tudi člen (6. odstavek 8a. člena), kateri **omejuje prihodke posameznih podjetij** – prejemnikov subvencij. Torej prihodki iz naslova vozovnic in nadomestil s strani Ministrstva za vozovnice ne smejo presežati več kot 20% prihodkov iz leta 2019. Ta merila imajo velik vpliv predvsem na JP Marprom in LPP, torej na oba izvajalca obvezne gospodarske službe.

Ker sta bili leti 2021 in 2022 še deloma »Coronski« leti, smo se s težavo prekoračitve prihodkov soočili v letu 2023, ko smo prihodke prekoračili v višini 926.394 eur zaradi ekstremnega povečanja validacij s strani upokojencev (518.330 validacij leta 2019, 1.325.000 validacij 2023). S strani MOPE je bila podana začasna ustavitev subvencioniranja vseh vozovnic iz naslova pogodbe, prekoračena sredstva smo vračali v letošnjem letu.

Na navedeni Pravilnik smo se pritožili pred podpisom novih pogodb za leto 2024/2025. Sprejet je bil nov Pravilnik o izvajanju subvencioniranega prevoza UR.L.RS št.53/2024 z dne 28.6.2024. Novi pravilnik pa nas **omejuje na prihodke iz leta 2023 brez kakršnega koli povečanja prihodkov**. Za piko na i so nas celo kaznovali, saj je v pravilniku navedeno, da se upošteva koeficient, ki je podpisan v tekočem letu. Za nas konkretno pomeni zmanjšanje iz koeficienta 0,84 na 0,65. Vse naše zahteve o omejitvi subvencij so bile s strani Ministrstva zavrnjene.

»11. člen, 6 odstavek,

(6) Ne glede na tretji odstavek tega člena višina subvencije za izvajalca iz prvega odstavka tega člena ne sme biti višja od izpada prihodkov v tekočem letu glede na prihodke od prodaje vozovnic in prihodke od subvencioniranih vozovnic v letu 2023 v mestnem linijskem prevozu. Za izračun se upoštevajo prihodki iz prodaje vozovnic in subvencije, ki jih prejme izvajalec za sofinanciranje vozovnic upravičencev za mestni potniški promet. Pri izračunu višine izpada prihodkov v tekočem letu se pri določanju višine subvencije za upravičence po tem pravilniku upošteva vrednost koeficienta, ki je v tekočem letu določena s pogodbo iz prvega odstavka tega člena.

(7) Izplačilo subvencije se ustavi, ko letni znesek izplačane subvencije doseže izpad prihodkov iz prejšnjega odstavka.«

2.2. PRIMERJAVA MED JP Marprom in LPP

Primerjavo med mestnim prometom Ljubljana in mestnim prometom Maribor želimo izpostaviti z razlogom, saj sta obe mesti v skladu z zakonom, ki smo ga navedli v prvi točki, javni mestni promet dolžni izvajati kot **obvezno** gospodarsko javno službo.

Želeli pa bi opozoriti na nesprejemljive razlike višine subvencioniranja med Mariborom in Ljubljano, pri tem se osredotočamo zgolj na izvajanje mestnega prometa. Podatke smo črpali iz javno dostopnih letnih poročil za leto 2023.

V letu 2023 je Ministrstvo podjetju LPP iz naslova subvencij dijakov, študentov in upokojencev namenilo 15.263.573 €, kar je pomenilo **33,0 %** vseh stroškov JMPP v Ljubljani (vir Letno poročilo

LPP), medtem ko je v istem letu JP Marprom za subvencije iste kategorije potnikov prejelo 1.643.719 €, kar pa v celotnih stroških predstavlja 12,26%. Od teh prihodkov smo glede na pravilnike prekoračili sredstva v višini 926.393 €, torej je bila dejanska višina subvencioniranja 717.326 €, **zgolj 5,35 %** vseh stroškov. Prekoračena sredstva smo vrnili v letu 2024.

V kolikor bi pravilnik o subvencioniranju, o katerem je vse skozi govora, dovoljeval ustrezno razmerje pokrivanja glede na stroške validacij in ne na ceno validacije, bi JP Marprom moral dobiti namesto omenjenih 12,26% (s kapico celo 5,35%), subvencije MOPE v višini 33%, kar bi na skupne stroške izvedbe pomenilo 4.426.620 € subvencij, proračun MOM pa bi razbremenili za 3.709.294 € subvencije, kar predstavlja razliko samo za leto 2023.

Vrednost posamezne validacije v letu 2023 je bila v JP Marprom 2,98 €, medtem ko v LPP 1,38 €. To pomeni, da nadomestilo/subvencija ministrstva po posamezni validaciji za Marprom pokriva manj kot 30% stroškov, medtem je ta odstotek za LPP okrog 60%.

Poudarjamo, da strošek na prevožen kilometer med obema podjetjema ne kaže bistvenih razlik (LPP 4,10 €/km; Marprom 3,84€/km), kar pomeni, da razlika ne nastaja zaradi negospodarnega obnašanja oz. izvajanja mestnega prometa v Mariboru s strani JP Marprom, temveč zaradi očitnih demografskih razlik, ki jih tudi navajamo v nadaljevanju gradiva.

Ne gre spregledati niti dejstva, da je v Mariboru na leto 2023 bila glede na leto 2019 prirast potnikov za 12,5%, medtem, ko je Ljubljana beležila upad potnikov za 5,4%.

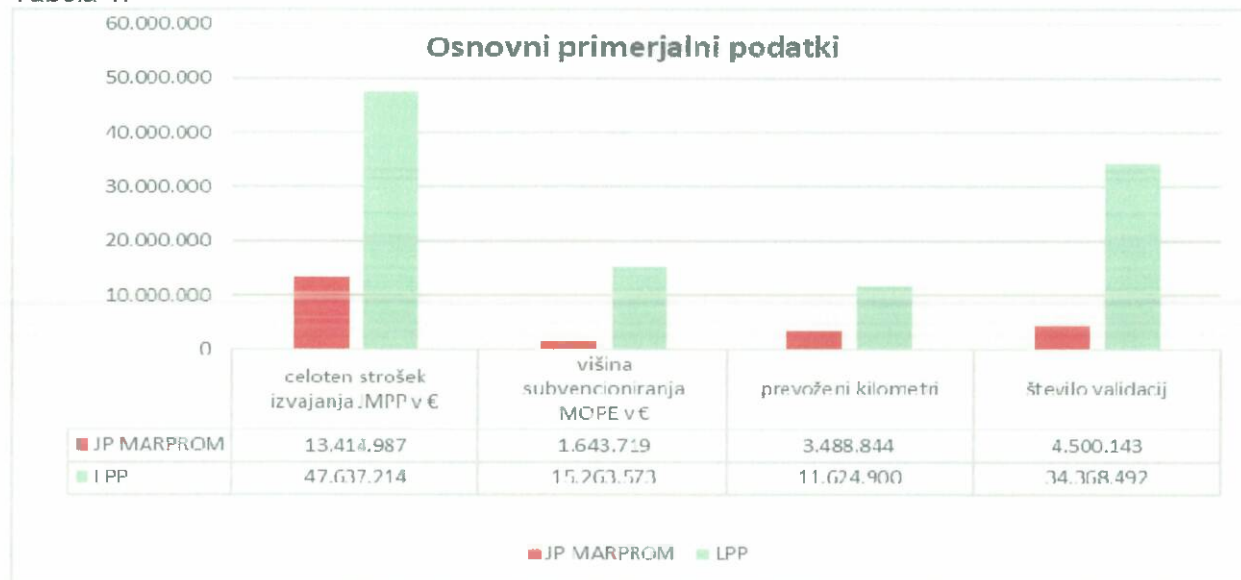
Naš cilj, za katerega se trudimo vsa leta, je spodbuditi čim več ljudi k uporabi javnega prevoza, saj vemo, da je to ključnega pomena za zmanjševanje prometnih zastojev v mestu, zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, izboljšanju kakovosti zraka in hkrati kakovosti življenja naših meščanov, kar nedvomno kaže tudi zgornji podatek.

Da delamo relativno dobro, nam kažejo tudi drugi rezultati.

Število potovanj se nam je v letu 2023 v primerjavi z letom 2019, katerega Ministrstvo jemlje kot referenčno leto, povečalo za 12,5% (2019 = 3.998.502; 2023= 4.500.143), prihodki iz naslova lastnih vozovnic za 14%, skupni prihodki s subvencijo Ministrstva pa kar za 50,6%, za kar smo očitno kaznovani, saj je skupno povečanje s Pravilnikom omejeno na največ 20%.

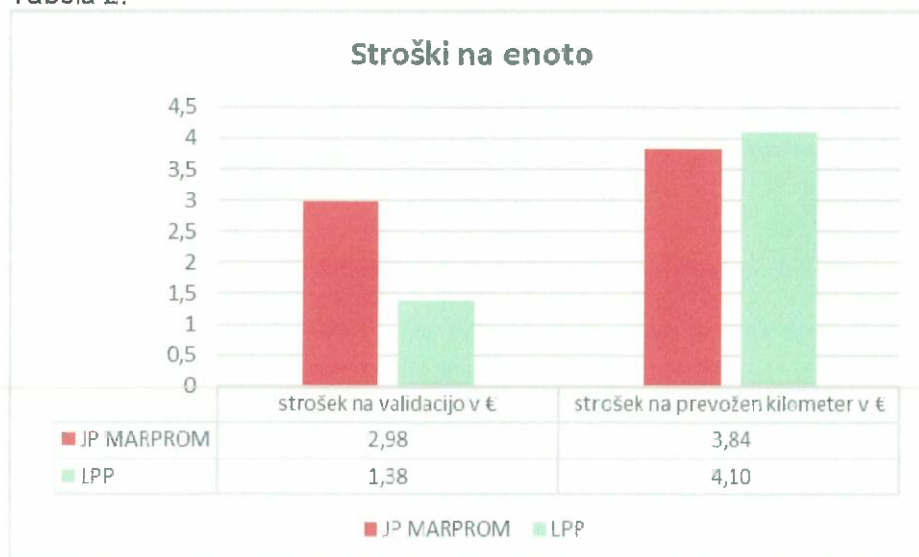
Ne moremo sprejeti dejstva v očitni razliki višine subvencioniranja obeh podjetij, saj oba prevoznika (JP Marprom in LPP) izvajata obvezno javno gospodarsko službo na podlagi zakonskih določil in je ta razlika ne glede na upoštevanje pravilnikov za nas nesprejemljiva ter neskladna z načelom enakosti.

Tabela 1:



Vir: letni poročili 2023

Tabela 2:



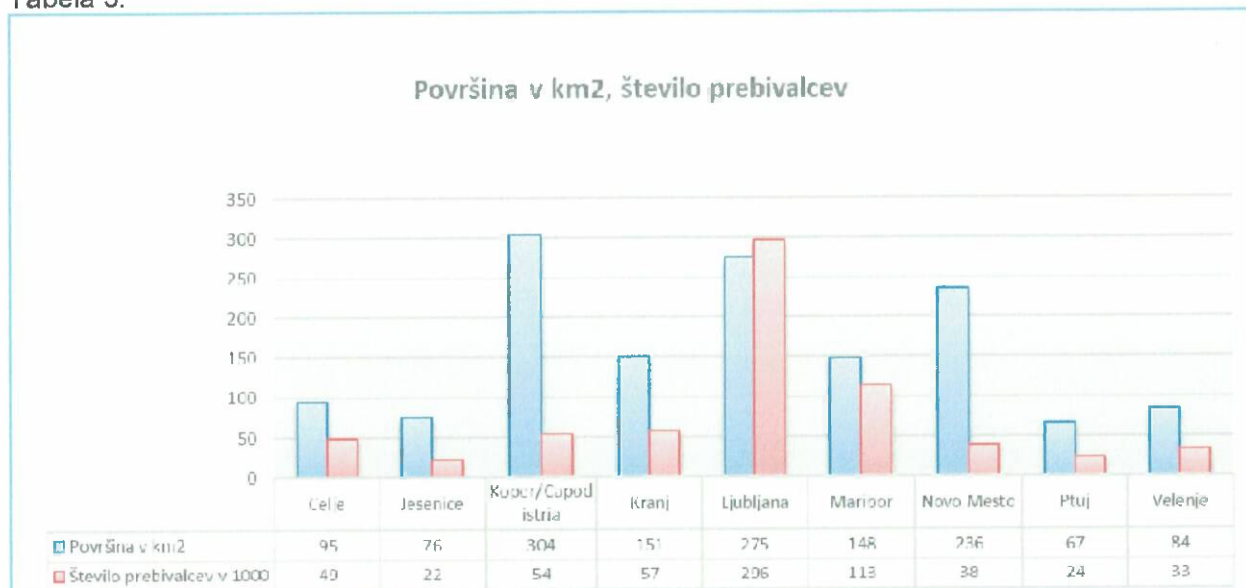
Vir: letni poročili 2023

3. STATISTIČNI PODATKI, KI VPLIVAJO NA STRUKTURO MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

V priloženih grafih so jasno razvidne **demografske razlike**, ki se ne upoštevajo pri dodeljevanju subvencij, hkrati pa so pomemben dejavnik vpliva na samo uporabo JMPP.

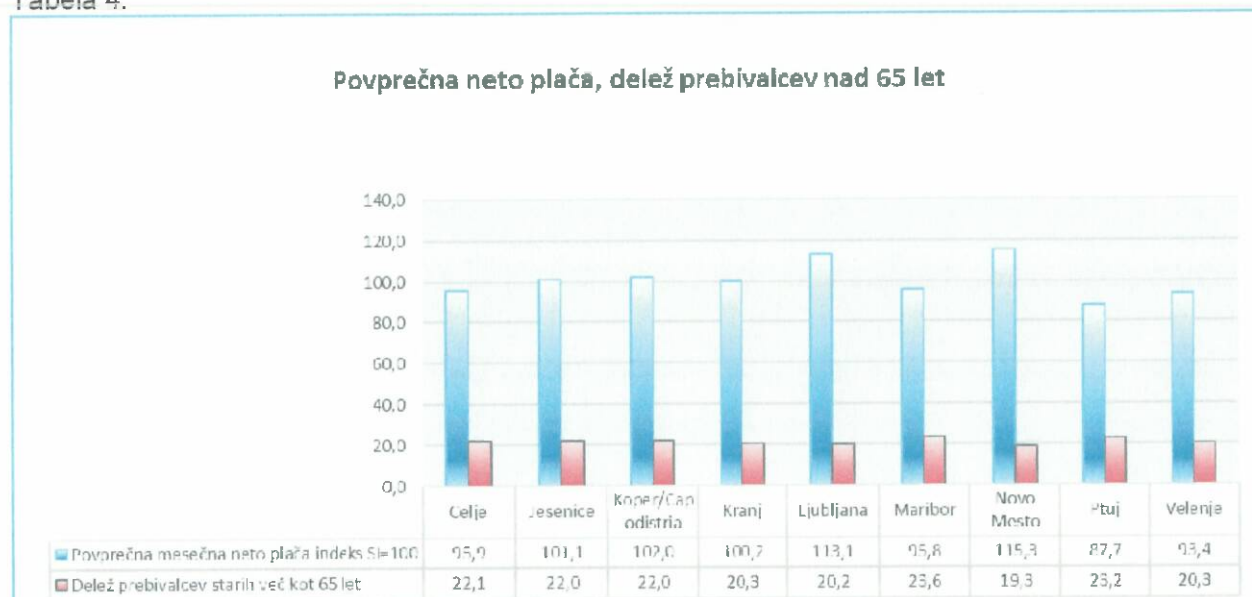
Število prebivalcev na km² (MB=763; LJ=1.076) delež starejših občanov (MB =23,6%; LJ= 20,2%) ki je v Mariboru daleč največji, indeks povprečne mesečne neto plače (MB=95,8%; LJ= 113,1%),....

Tabela 3:



Vir Statistični urad RS

Tabela 4:



Vir Statistični urad RS

4. IZVEDENI UKREPI S STRANI JP MARPROM

Vsa leta od uvedbe subvencij smo se na MOPE (prej Ministrstvo za infrastrukturo) borili za kar se da enakopravne pogoje v skladu s sprejetimi pravilniki. Tudi dejstvo, da je bil naš količnik povračil 0,84 do spremembe cene validacije v letu 2023, medtem, ko je bil količnik LPP-ja 0,65, kaže na to. Žal pa so zadnji pravilniki, ki vsebujejo omejitve celotnih prihodkov iz naslova vozovnic, naš trud izničili.

Po zaključenem in revidiranem letnem poročilu JP Marprom za leto 2023 smo 5. aprila 2024 pozvali MOPE za sestanek, vezan na višino subvencioniranja integriranih vozovnic. Sestanek je bil realiziran 18. aprila. Prisotni so bili tudi predstavniki LPP in zagovarjali smo skupna stališča glede načina subvencioniranja.

Dne 4. junija 2024 smo prav tako na temo spremembe Pravilnika o subvencioniranju imeli sestanek na MOL-u s predstavniki MOPE in ZMOS. Na pobudo vodje sektorja za javni potniški promet g. Vrčka smo se strinjali, da za leto 2025 in nadalje pripravimo predlog izračuna subvencije, kateri bi ustrezal tako Mariboru in Ljubljani, kot tudi občinam, katere izvajajo mestni promet, vendar ne kot obvezno javno gospodarsko službo v skladu z zakonom.

Glede pogodbe do konca leta 2024 in glede na pretekle neuspešne rezultate smo ponovno skupaj z LPP zahtevali sestanek na Ministrstvu (g. Trajanov, G. Vrčko), izveden je bil 10. junija 2024.

14. junija smo z elektronskim sporočilom izrazili nestrinjanje s predlogom novega pravilnika.

S 1.7. je bil uveljavljen novi pravilnik, v katerem smo delno uspeli spremeniti pogoje kapice subvencioniranja iz leta 2019 na leto 2023. Žal nismo uspeli ohraniti variabilnega dela kapice, ki je do spremembe znašala 20%, z novim pravilnikom pa variabilni del ni bil predviden.

Glede na dejstvo, da se je pogodba podpisovala za kratek čas veljavnosti do konca leta, smo se na podlagi izvedenih kalkulacij odločili za podpis pogodb za tekoče leto.

V primeru ne podpisa pogodbe bi samo za kategorijo upokoјencev ob predvidenem 50% zmanjšanju uporabe, v kolikor bi bila vozovnica za njih plačljiva, to pomenilo cca 210.000 eur manj prihodkov, kot jih bomo prejeli do konca leta s strani MOPE na podlagi validacij (1.7.-30.11. = 566.851 validacij upokoјencev).

11.11. 2024 smo na MOPE – g. Vrčku naslovili dopis s predlogom spremembe pravilnika za leto 2025, tudi tokrat usklajenega z LPP, kot je bilo dogovorjeno na sestanku dne 4.6.2024, vendar smo žal ponovno naleteli na nerazumevanje.

Med branjem gradiva vas bo verjetno zanimalo naše sodelovanje z LPP-jem in naše pritoževanje v razliki višine subvencij med obema podjetjema. Naj na kratko pojasnimo: za razliko ni krivda na strani LPP. Vsi smo podrejeni istim pravilom in istim pravilnikom in nikomur ne ustreza omejevanje prihodkov iz kakršnih koli razlogov, saj se z omejevanjem sredstev zavira razvoj. Kot smo navedli že v statističnih podatkih, do razlike v višini subvencij prihaja zaradi očitnih demografskih razlik, zaradi različnih odstotkov uporabe po posameznih kategorijah potnikov (za primerjavo: validacij dijaških in študentskih vozovnic je bilo v Ljubljani več kot 13 mio, medtem, ko v Mariboru 1,3 mio, validacij upokoјencev pa v Ljubljani okrog 6 mio, v Mariboru pa cca 1,4 mio). Prav tako je Ljubljana v osnovi iz leta 2019 imela relativno dobre rezultate uporabe JMPP in do leta 2023 ni imela rasti potnikov, medtem, ko smo v Mariboru po Coronskem času beležili precejšnjo rast uporabe JMPP.

5. ZAKLJUČEK IN PREDLOG JP MARPROM

Na podlagi prejetih neuradnih informacij MOPE ni pripravljeno na spremembe obstoječega pravilnika do podpisa novih pogodb s 1.1.2025, predvidevamo, da za obdobje do konca šolskega leta.

Predlagamo, da se sprejmejo naslednji sklepi:

Sklep št. 1:

Zahtevamo, da se nesorazmerje višine subvencioniranja posameznih podjetij za opravljanje enake dejavnosti nemudoma odpravi in je delež subvencije v odstotkih enak za vsa podjetja glede na strošek validacije, katera neposredno izraža tudi vse demografske okoliščine.

Sklep št. 2:

Predlagamo, da se na MOPE (DUJPP) pripravijo ločene pogodbe za posamezne kategorije upravičencev do subvencij (ena pogodba za subvencioniranje dijakov in študentov ter druga pogodba za subvencioniranje upokojenecv, invalidov,..)

Sklep št. 3:

MS MOM je seznanjen z dejstvi, da v kolikor se sprejme odločitev o ne podpisu pogodb o subvencioniranju vozovnic za določene kategorije potnikov z MOPE, je posledično potrebno zagotoviti dodatna sredstva subvencije s strani MOM.

(Za vsako validacijo upokojenca prejmemo 0,77 € neto. Predvideno število validacij za leto 2025 je cca 1,4 mio. V kolikor prevoz ne bo več brezplačen, se bo število validacij zmanjšalo za polovico, druga polovica uporabnikov bo uporabljala vozovnice za vožnje. Razliko med prihodki predvidevamo v višini 440.000 € - povečanje subvencije MOM.)

V kolikor bo odločitev lastnika, da se pogodbe pod obstoječimi pogoji subvencioniranja ne podpišejo, je naš predlog, da na MOPE podamo zahtevo za pripravo ločene pogodbe za subvencioniranje dijakov in študentov, za katero smo mnenja, da bi jim glede na njihovo soudeležbo pri plačilu vozovnic morali zagotavljati prevoze v JMPP kot do sedaj. V nasprotnem primeru jim kršimo temeljno pravico do možnosti dostopa do izobraževanja. In je naš predlog, da se pogodba o subvencioniranju dijakov in študentov podpiše do konca tekoče šolskega leta.

V nadaljevanju pa predlagamo, da se vložijo vsi napor in se za prihodnje šolsko leto (od 1.9.2025 dalje) pripravi nova vsebina pravilnika, ki bo zagotavljala enakomerno porazdelitev sredstev med izvajalci obvezne JGS prevozov potnikov v mestnem potniškem prometu.

Predlagamo še, da se s kapico ne omeji celoten prihodek prevoznika vezan na prihodke iz drugih - ne subvencioniranih vrst vozovnic (npr. če se poveča prihodek iz naslova »delavskih vozovnic« in presežemo kapico, se Ministrstvu zmanjša subvencija za upokojenca, kar pa nima nobene logične povezave), ampak se lahko omeji višina subvencije s strani države samo za produkte, ki jih dejansko subvencionira država.