



MESTNA OBČINA LJUBLJANA
Ž U P A N J A

Mestni trg 1, p.p. 25, 1001 Ljubljana
☎ 306-10-10 , ☎ 306-12-14

Številka: 3510-2/2001-92

Datum: 27. 6. 2005

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE LJUBLJANA**

NASLOV: Predlog Odloka o tirni vzpenjači na Ljubljanski grad

GRADIVO

PRIPRAVIL: Mestna uprava MOL, Oddelek za gospodarjenje z zemljišči, v sodelovanju z Inštitutom za javno upravo pri Pravni fakulteti Univerze

POROČEVALCI:

**Prof. dr. Rajko PIRNAT, direktor Inštituta za javno upravo
Velko FRANKO, načelnik Oddelka za pravne, kadrovske in splošne zadeve Mestne uprave MOL
Nataša TURŠIČ, načelnica Oddelka za gospodarjenje z zemljišči Mestne uprave MOL**

PRISTOJNO DELOVNO

TELO MS MOL: Odbor za gospodarske javne službe in promet

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Predlog Odloka o tirni vzpenjači na Ljubljanski grad.

**Ž U P A N J A
Danica SIMŠIČ**

Priloga:

- predlog odloka z obrazložitvijo
- strokovna ocena upravičenosti tirne vzpenjače (junij 2005)

Na podlagi 20. člena, drugega odstavka 21. člena in 27. člena Zakona o žičniških napravah za prevoz oseb (Uradni list RS, št. 126/03; v nadaljevanju ZŽNPO) ter 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 26/01 in 28/01) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana naseji dne sprejel

ODLOK o tirni vzpenjači na Ljubljanski grad

I. Splošne določbe

1. člen (vsebina odloka)

Ta odlok je koncesijski akt koncesije za graditev žičniške naprave za prevoz oseb (v nadaljevanju: koncesija), in sicer tirne vzpenjače na Ljubljanski grad s tehničnimi značilnostmi in lokacijo, določeno s tem odlokom (v nadaljevanju: tirna vzpenjača).

Javni prevoz potnikov po tirni vzpenjači iz tega odloka se opravlja kot izbirna gospodarska javna služba.

2. člen (lokacija tirne vzpenjače)

Tirna vzpenjača leži na zemljiških parcelah št. 240/1, 240/3, 480, 481 in 482 vse k.o. Poljansko predmestje in št. 48/1, 48/2, 48/3, 48/4, 48/5, 49/3, 6, 58/6 in 58/7, vse k.o. Ljubljana mesto.

Spodnja postaja žičniške naprave leži na Krekovem trgu (višinska kota 294,5 m), zgornja postaja pa v arheološki etaži Ljubljanskega gradu (višinska kota 365 m).

Graditev tirne vzpenjače urejata naslednja izvedbena prostorska akta: Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje prostorske celote C) Grad (Ur.l. RS, št. 34/96) in Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urejanja v mestnem središču (Ur.l. SRS, št. 13/88, 21/90, 16/91 in RS 35/92, 15/93, 61/94, 34/96, 22/98, 68/99, 77/02 in 69/03).

Graditev tirne vzpenjače podrobneje ureja lokacijska informacija Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju: MOL) št. 3502-239/99-(271784)-VV z dne 11.11.2004.

Parkiranje je ob spodnji postaji zagotovljeno na javnem parkirišču na Krekovem trgu.

3. člen (značilnosti tirne vzpenjače)

Tirna vzpenjača je žičniška naprava za prevoz oseb z naslednjimi značilnostmi:

- vrsta žičniške naprave: vzpenjača;
- število postaj: 2;
- vodilo: nadzemni tir z dvema tirnicama;
- dolžina proge: 118, 21 m;
- število kabin: 1;
- pogon: elektromotor z močjo 55 kW; rezervni pogon: elektromotor z močjo 12 kW;
- višinska razlika: 70,05 m;
- zmogljivost: 500 oseb na uro.

Potreba po tirni vzpenjači je bila ugotovljena s prostorskima izvedbenima aktoma iz tretjega odstavka 2. člena tega odloka in z odloki o proračunu Mestne občine Ljubljana za leto 2002, 2004 in 2005.

4. člen (izključna pravica)

Koncesionar za graditev tirne vzpenjače ima izključno pravico zgraditi tirno vzpenjačo na ljubljanski grad.

II. Podelitev koncesije

5. člen (način podelitve)

Koncesija se podeli javnemu zavodu Festival Ljubljana, Trg francoske revolucije 1-2, Ljubljana (v nadaljevanju: koncesionar), katerega edini ustanovitelj in lastnik je MOL.

Koncesionar zgradi tirno vzpenjačo v svojem imenu in za račun MOL in mora zagotoviti, da MOL postane z zgraditvijo lastnik tirne vzpenjače.

6. člen
(pristojnost)

Za izdajo odločb in drugih posamičnih aktov v zvezi s koncesijo je pristojen za promet pristojni organ mestne uprave MOL.

III. Pogoji koncesije

7. člen
(trajanje koncesije)

Koncesija se podeli za čas 40 let od podpisa koncesijske pogodbe (rok koncesije).

Rok koncesije se lahko podaljša največ za 20 let, če je ob izteku roka koncesije glede na stanje tirne vzpenjače mogoče pričakovati, da bo tirna vzpenjača varno obratovala v času podaljšanja koncesije.

Rok koncesije se podaljša z odločbo, ki jo po uradni dolžnosti izda za promet pristojni organ mestne uprave MOL, če ugotovi, da je izpolnjen pogoj iz prejšnjega odstavka.

Koncesija se v času podaljšanja roka koncesije izvaja pod pogoji koncesijske pogodbe.

8. člen
(zgraditev tirne vzpenjače)

Koncesionar mora tirno vzpenjačo v celoti dokončati najkasneje v 15 mesecih po podpisu koncesijske pogodbe.

Tirna vzpenjača mora začeti obratovati najkasneje do 31.12. 2006.

9. člen
(prenos koncesije)

Koncesije za graditev tirne vzpenjače ni dovoljeno prenesti na drugo osebo.

10. člen
(prenehanje koncesije)

Koncesija preneha:

- s prenehanjem koncesijske pogodbe;

- z odvzemom koncesije;
- zaradi stečaja koncesionarja;
- zaradi prenehanja koncesionarja;
- z odločitvijo Mestnega sveta MOL, da tirna vzpenjača trajno in v celoti preneha obratovati.

Koncesijska pogodba preneha s potekom trajanja koncesijskega razmerja, z odpovedjo zaradi bistvene kršitve koncesijske pogodbe in v drugih primerih, določenih v koncesijski pogodbi.

Koncedent z odločbo v upravnem postopku odvzame koncesijo, če:

- koncesionar krši ta koncesijski akt in druge predpise, ki urejajo žičniške naprave ali gospodarsko javno službo javni prevoz potnikov po tirni vzpenjači, pa to bistveno moti ali onemogoča izvajanje teh javnih služb;
- če koncesionar ne ravna v skladu z izvršljivimi odločbami pristojnih državnih organov ali organov MOL v zvezi s tirno vzpenjačo ali gospodarsko javno službo javni prevoz potnikov po tirni vzpenjači.

Koncesija preneha z dokončnostjo odločbe o odvzemu.

11. člen (odstranitev žičniške naprave)

Če po prenehanju koncesije ni podeljena nova koncesija za graditev tirne vzpenjače, ali če Mestni svet MOL odloči, da tirna vzpenjača trajno in v celoti preneha obratovati, se tirna vzpenjača odstrani.

Odstranitev tirne vzpenjače obsega razgraditev tirne vzpenjače, odstranitev objektov in naprav koncesije in vzpostavitev okoliščinam čimbolj primerne stanja na vseh zemljiščih in drugih površinah koncesije.

Odstranitev tirne vzpenjače izvede koncesionar po naročilu MOL skladno s predpisi, ki urejajo graditev objektov, varstvo okolja in ohranjanje narave, ter drugimi predpisi, ki se nanašajo na tovrstna dela.

IV. Javni prevoz potnikov po tirni vzpenjači

12. člen (upravljanje, vzdrževanje in obratovanje tirne vzpenjače)

Gospodarsko javno službo »javni prevoz potnikov po tirni vzpenjači« (v nadaljevanju: javna služba) opravlja koncesionar v svojem imenu in za svoj račun.

Koncesionar mora upravljati s tirno vzpenjačo v skladu s predpisi, ki urejajo javne finance, pri čemer mora ravnati kot dober gospodarstvenik.

Koncesionar mora obratovati z žičniško napravo v skladu s predpisi o žičniških napravah za prevoz oseb.

Koncesionar mora sam ali z naročilom ustreznih del drugim osebam tirno vzpenjačo vzdrževati, odpravljati na njej napake in poškodbe, jo obnavljati in po potrebi zamenjati varnostne podsisteme in sklope, in drugače zagotavljati, da je tirna vzpenjača v dobrem stanju in da ves čas ustreza predpisanim zahtevam za varno obratovanje žičniške naprave.

Upravljanje, vzdrževanje in obratovanje žičniške naprave podrobneje uredita MOL in koncesionar s koncesijsko pogodbo.

13. člen (način izvajanja javne službe)

Tirna vzpenjača mora obratovati vse dni v letu neprekinjeno. Obratovalni čas mora biti določen glede na vrsto dneva in dnevni čas tako, da čimbolj ustreza potrebam uporabnikov.

Koncesionar mora omogočiti prevoz vsakemu potniku, odkloni pa ga lahko posameznemu potniku če ta ogroža ali ovira varnost obratovanja tirne vzpenjače, če bi zaradi prevoza lahko prišlo do poškodbe ali okvare tirne vzpenjače ali če bi prevoz močno motil ali ogrožal druge potnike. Podrobneje se pogoji prevoza določijo v splošnih obratovalnih pogojih.

Koncesionar mora prilagoditi vozni red potrebam uporabnikov in po potrebi zagotoviti nepretrgane vožnje kabine tirne vzpenjače (čas porok na ljubljanskem gradu, predstave in drugi dogodki na ljubljanskem gradu ali na grajskem hribu, drugi razlogi za veliko povečanje števila potnikov in podobno), hkrati pa ga mora usklajevati z mestnim potniškim prometom.

K splošnim obratovalnim pogojem, obratovalnemu času in voznemu redu tirne vzpenjače da pred njihovo objavo soglasje za promet pristojni organ mestne uprave MOL.

14. člen (cena prevoza)

Vsak uporabnik plača za prevoz ceno prevoza, ki je prihodek koncesionarja.

Ceno prevoza, ki je lahko različna za različne kategorije uporabnikov, upošteva tudi čas prevoza, za posamezno leto določi koncesionar, nanjo pa da soglasje Mestni svet MOL ob sprejemanju poslovnega načrta koncesionarja.

Cena prevoza mora biti oblikovana tako, da skupni prihodek koncesionarja zagotavlja povrnitev investicije v tirno vzpenjačo vsaj v času trajanja koncesije in pokriva stroške upravljanja, obratovanja, vzdrževanja in obnavljanja žičniške naprave ter druge stroške, ki jih ima koncesionar z izvajanjem svojih nalog glede tirne vzpenjače. Način povrnitve investicije v tirno vzpenjačo se uredi v koncesijski pogodbi.

Koncesionar mora voditi ločen obračun prihodka iz plačil cene prevoza in stroškov iz tretjega odstavka tega člena.

V. Prehodne in končne določbe

15. člen (prehodna določba)

Javni zavod Festival Ljubljana mora zahtevo za izdajo odločbe o podelitvi koncesije vložiti v 15 dneh po uveljavitvi tega odloka.

16. člen (dopolnitev ustanovitvenega akta koncesionarja)

V prvem odstavku 5. člena Odloka o ustanovitvi javnega zavoda Festival Ljubljana (Ur.l. RS, št. 73/04) se za zadnjo alineo pika spremeni v vejico in doda nova alinea, ki se glasi:

»- opravlja javni prevoz potnikov po tirni vzpenjači na ljubljanski grad.«

V četrtem odstavku 5. člena tega odloka se za vrstico »H/55.400 Točenje pijač« doda vrstica, ki se glasi:

»60.213 Dejavnost žičnic, vlečnic«.

17. člen (končna določba)

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

OBRAZLOŽITEV
predloga
odloka o tirni vzpenjači na Ljubljanski grad

PRAVNI TEMELJ

Za sprejem Odloka o koncesiji za graditev tirne vzpenjače na Ljubljanski grad (v nadaljevanju: odlok) je pravna podlaga v Zakonu o žičniških napravah za prevoz oseb (v nadaljevanju: ZŽNPO), ki je začel veljati 2.1.2004 in je uvedel koncesijo za graditev žičniške naprave. Ta koncesija ni koncesija gradnje v smislu predpisov o javnih naročil in javnih koncesijah, saj s to koncesijo država ali lokalna skupnost ne vstopi v javno-zasebno partnerstvo, v katerem bi zasebni investitor zgradil žičniško napravo, ki bi po določenem času postala last države ali občine. Koncesija za graditev žičniške naprave je koncesija, ki jo podeli država ali občina investitorju žičniške naprave, da lahko uporabi določen prostor, določeno možno lokacijo, za zgraditev žičniške naprave. Možne lokacije za take naprave so namreč omejena naravna dobrina in v postopku podelitve koncesije je treba omogočiti vsem možnim zainteresiranim investitorjem, da pridobijo to možno lokacijo za zgraditev žičniške naprave.

Koncedent za koncesijo žičniške naprave za prevoz oseb je za večino žičniških naprav (razen za vlečnice) država, vendar pa na območju mestne občine koncesijo za take naprave podeli mestna občina skladno z drugim odstavkom 21.člena ZŽNPO. Pri tem je zakon oblikovan tako, da naj bi občina praviloma ne bila investitor, saj je gradnja in obratovanje žičniške naprave gospodarska dejavnost, s katero naj bi se občina ne ukvarjala. Toda če se občina odloči, da je investitor, lahko to investicijo izvede sama neposredno ali preko svojega javnega podjetja oziroma javnega zavoda. Če se občina odloči, da bo investicijo izvedla preko svojega javnega zavoda, lahko takemu javnemu zavodu neposredno podeli koncesijo, saj je javni zavod oblika organiziranja občinskega premoženja za izvajanje dejavnosti v javnem interesu.

OCENA STANJA IN RAZLOG ZA SPREJEM

MOL se je že v letu 2002 odločila za izvedbo investicije na Ljubljanski grad. Takrat je bil, skladno z določila odloka o proračunu za leto 2002 in ZJN izbran najboljši ponudnik. Z Garavento AG kot izvajalcem je bila sklenjena pogodba za konstruiranje, dobavo, montažo, poskusni pogon in primopredajo tirne vzpenjače na Ljubljanski grad. Ta pogodba je bila nazadnje predmet obravnave Mestnega sveta na proračunski seji o odloku proračuna MOL za leto 2005. Na tej seji ste mestni svetniki (ponovno) sprejeli (bolj natančno torej: potrdili) odločitev o tem,

da se s projektom nadaljuje in se ga zaključi po dinamiki, ki jo predvideva letošnji proračun. Mestna uprava MOL je, skladno z vašo odločitvijo izvedla pripravljalne postopke, ki jih je treba opraviti za to, da se projekt zažene. Gre za to, da je treba implementirati ZŽNPO tako, da se na Mestnem svetu obravnava in sprejme predmetni odlok o koncesiji za graditev tirne vzpenjače na Ljubljanski grad, čemur sledi koncesijski akt izdan v obliki notarskega zapisa. Odlok in koncesijski akt sta nujna pogoja za pridobitev gradbenega dovoljenja za graditev spodnje in gornje postaje ter gradbenih objektov na trasi.

POGLAVITNE REŠITVE

Mestni svet MOL je v nadaljevanju 20. seje dne 6.6.2005 v prvi obravnavi sprejel osnutek Odloka o koncesiji za graditev tirne vzpenjače na Ljubljanski grad in naložil predlagatelju odloka, da pripravi predlog odloka ob upoštevanju pripomb iz razprave na seji. V razpravi so bile navedene zlasti naslednje vsebinske pripombe glede predlaganega odloka:

1. predlagatelj ni dokazal ekonomske upravičenosti graditve vzpenjače na Ljubljanski grad;
2. neposredna podelitev koncesije ni utemeljena v 28. členu ZŽNPO in bi jo bilo treba podeliti v odprtem postopku;
3. nadomestilo iz 4. odstavka 11. člena predlaganega odloka je nepotrebno;
4. predlagatelj naj razmisli, ali ne bi koncesije izvrševalo drugo javno podjetje ali javni zavod v lasti MOL;
5. v odloku je treba zagotoviti, da se vrednost investicije povrne v proračun MOL;
6. v strukturi cene je treba podrobneje določiti stroške, katere mora pokrivati;
7. razmisliti je treba o določitvi koncesijske dajatve.

Ad 1. Analiza ekonomske upravičenosti graditve predmetne vzpenjače ni predmet tega odloka in na njegovo vsebino ne vpliva. Poleg tega je treba upoštevati, da gre za infrastrukturni objekt, pri katerem analiza njegove ekonomske upravičenosti nikakor ne more biti edini kriterij za odločitev o investiciji vanj. Čeprav je predlagatelj že ob sprejemanju odlokov o proračunu Mestne občine Ljubljana za leto 2002, 2004 in 2005 izkazal ekonomsko upravičenost graditve vzpenjače, na podlagi česar je Mestni svet že sprejel odločitve o zagotovitvi sredstev za graditev vzpenjače, je naročil še dodatno analizo ekonomske upravičenosti, ki jo prilagamo.

Ad 2. Predlagatelj vztraja, da se pri predmetni vzpenjači izpolnjeni pogoji iz drugega odstavka 28. člena ZŽNPO za neposredno podelitev koncesije iz razlogov, ki so bili navedeni v obrazložitvi predloga odloka za prvo obravnavo in jo na tem mestu ne ponavljamo. Vendar to niti ni bistveno, saj lahko nedvomno pravice in dolžnosti, ki predstavljajo koncesijo, izvršuje tudi mestna občina sama. Zakon ne prepoveduje, da bi občina bila investitor v žičniško napravo, kar seveda

pomeni, da se lahko mestna občina odloči, ali bo koncesijo podelila drugi osebi ali pa jo bo izvrševala sama.

Če se odloči, da jo bo izvrševala sama, pravila o tem, pod katerimi pogoji se lahko koncesija podeli brez javnega razpisa iz 28. člena ZŽNPO niso nujno edini razlog za neposredno podelitev koncesije. MOL lahko izvršuje koncesijo preko svojega javnega zavoda ali javnega podjetja tako, da v ta namen ustanovi svoj javni zavod ali javno podjetje, ali neposredno podeli to koncesijo svojemu javnemu zavodu ali javnemu podjetju. Javni zavod ali javno podjetje je po drugem odstavku 67. člena Zakona o javnih financah (Ur.l. RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02, 56/02 – ZJU in 110/02 – ZDT-B) oblika organiziranja občinskega premoženja, namenjena izvajanju javnih služb in dejavnosti v javnem interesu. V skladu z 2. členom ZŽNPO je graditev in obratovanje žičniških naprav za prevoz oseb v javnem interesu. Bistveno pa je, da mora v skladu s pravom Evropske skupnosti tak javni zavod ali javno podjetje biti v celoti v lasti mestne občine, kajti sicer bi bilo treba koncesijo javnemu zavodu ali javnemu podjetju, ki je deloma v lasti drugih oseb podeliti v odprtem postopku, v katerem bi lahko za koncesijo kandidirali tudi drugi zainteresirani investitorji. Pravna podlaga za neposredno podelitev koncesije torej ni le 28. člen ZŽNPO, pač pa tudi 67. člen ZJF in neposredna uporaba prava Evropske skupnosti.

Ker drugi odstavek 28. člena ni edini razlog za neposredno podelitev koncesije za graditev vzpenjače na Ljubljanski grad, je bil nekoliko spremenjen in dopolnjen prvi odstavek 5. člena predlaganega odloka.

Ad 3. Predlagatelj je upošteval pripombe o nepotrebnosti urejanja nadomestila v primeru, da cena ne zagotavlja zadostnih sredstev za izvajanje javne službe prevoz potnikov po žičniški napravi. Opozoriti pa je treba, da to ni bistveno, saj tako nadomestilo določa že ZŽNPO v 47. členu. Zato je bil črtan prejšnji četrti odstavek 14. člena predlaganega odloka.

Ad 4. Predlagatelj vztraja pri svoji oceni, da je najbolj primerno, da koncesijo za graditev žičniške naprave in z njo zvezano javno službo prevoza potnikov po tej žičniški napravi opravlja javni zavod Festival Ljubljana, ki je v celoti v lasti MOL in katerega edini ustanovitelj je MOL, zato besedilo predloga odloka glede tega vprašanja ni spremenjeno. Razlogi za to so zlasti naslednji:

- od leta 2000 dalje je Festival Ljubljana upravljavec Ljubljanskega gradu, zato je dokaj naravno, da upravlja tudi z »dvigalom« oz. tirno vzpenjačo, ki bo pripeljala dobesedno v grad. V nasprotnem bi bili potrebni zapleteni dogovori med upravljavcem vzpenjače in upravljavcem gradu, vsekakor pa se mora delovanje vzpenjače podrejevati dejavnosti na gradu in ne obratno;
- Ljubljanski grad se lahko opazuje na več načinov, in sicer kot zgodovinsko-arheološka znamenitost, rekreacijska površina, turistična znamenitost, je pa tudi hkrati pomembno mesto kulturnih dogodkov, zato je upravičeno treba

zagotoviti povezanost obratovanja vzpenjače z organiziranjem teh kulturnih dogodkov;

- Festival Ljubljana s svojo dejavnostjo že sedaj pokriva vse naštetе dejavnosti in jih ima v svojem Odloku o ustanovitvi (sprejel ga je Mestni svet MOL na 24. izredni seji dne 17.05.2004) skozi standardno klasifikacijo dejavnosti tudi navedene;
- od leta 2000 dalje se obisk na Ljubljanskem gradu strmo povečuje (v letu 2004 registriranih 111.344 obiskovalcev (vstopnice) na stolpu in Virtualnem muzeju – rast 17% - dalje 403 prireditve, 641 poročnih obredov, 8407 vodenih ogledov itd – po oceni je skupaj obiskalo Ljubljanski grad v letu 2004 preko 400.000 obiskovalcev) po zaslugi novih vsebin, ki so začele delovati pod okriljem Festivala Ljubljana (kulturni dogodki, razstave, Virtualni muzej,...), omejitveni faktor pri obisku je bila marsikdaj »transportna logistika«, zato bo Festival Ljubljana sigurno izkoristil rešitve prometnih zagat v obliki tirne vzpenjače v zagotavljanje še večjega obiska na Ljubljanskem gradu.

Ad 5. Predlog, da se mora investicija v tirno vzpenjačo povrniti v proračun MOL, je seveda možen, vendar predlagatelj ne želi v odloku že trdno urediti načina povrnitve investicije, pač pa namerava to urediti v koncesijski pogodbi. Povsem sprejemljiva je tudi druga rešitev, da se s to pogodbo koncesionar zaveže ta sredstva, vključno z morebitnimi drugim presežkom prihodkov nad odhodki iz obratovanja tirne vzpenjače, vložiti v obnovo Ljubljanskega gradu. Predlagatelj želi zlasti pustiti v odloku način povrnitve odprt tudi zato, da se v koncesijski pogodbi določijo dovolj fleksibilne rešitve, ki bi omogočale letno odločanje MOL o načinu uporabe teh sredstev. Predlog odloka zato glede tega vprašanja ni bil spremenjen ali dopolnjen.

Ad 6. Predlagatelj meni, da so v tretjem odstavku 14. člena predlaganega odloka stroški, ki jih mora pokriti cena prevoza po tirni vzpenjači dovolj splošno določeni, da ta določba pokrije vse možne stroške, ki jih bo imel koncesionar s tirno vzpenjačo. Podrobnejše določanje teh stroškov v odloku se ne zdi smiselno, bodo pa seveda podrobneje določeni v koncesijski pogodbi, čeprav bo gotovo tudi tam treba predvideti splošno klavzulo, ki bo omogočila pokritje tudi določenih nepredvidenih stroškov iz cene vozovnic.

Ad 7. Koncesijska dajatev se običajno določi takrat, ko je predmet koncesije neka profitna dejavnost, koncesionar pa je pravna oseba zasebnega prava, ki koncesijo izvaja z namenom pridobivanja dobička. V primeru tirne vzpenjače na Ljubljanski grad pa je koncesionar pravna oseba javnega prava v lasti MOL in z določitvijo koncesijske dajatve bi to dajatev MOL zaračunavala sama sebi. Poleg tega bi taka dajatev zgolj povečevala ceno prevoza po tirni vzpenjači in bi pomenila neke vrste lokalni davek na ta prevoz. Predlagatelj uvedbi koncesijske dajatve nasprotuje in glede tega ni predlagana nobena sprememba predlaganega odloka.

OCENA FINANČNIH IN DRUGIH POSLEDIC

Sprejem odloka ima finančne posledice, ki jih predvideva odlok o proračunu MOL za leto 2005 in so proračunsko zagotovljena ter namenjena izvedbi oz. uresničitvi odločitve Mestnega sveta.

Gradivo pripravil:
Prof. dr. Rajko PIRNAT,
direktor inštituta za javno upravo

Nataša TURŠIČ, univ. dipl. arh.,
načelnica OGZ,
Velko FRANKO, univ. dipl. prav.,
načelnik OPKSZ