

Mestna občina Ljubljana
Zoran Janković, župan
Mestni trg 1, 1000 Ljubljana
telefon: 01 306 10 10, faks: 01 306 12 14



Številka: 371-26/2020-1
Datum: 28. 2. 2020

Mestna občina Ljubljana
Mestni svet

ZADEVA: Predlog za obravnavo na seji Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana

PRIPRAVIL: Mestna uprava Mestne občine Ljubljana,
Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet

ZUNANJI STROKOVNJAK: Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak

NASLOV: Predlog Koncesijskega akta za podelitev koncesije za vzpostavitev in upravljanje javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil na območju Mestne občine Ljubljana

POROČEVALCI: David Polutnik, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet
Matic Sopotnik, višji svetovalec Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet
dr. Boštjan Ferk, direktor Inštituta za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak

PRISTOJNO DELOVNO TELO: Odbor za gospodarske javne službe in promet

PREDLOG SKLEPA:
Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Koncesijskega akta za podelitev koncesije za vzpostavitev in upravljanje javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil na območju Mestne občine Ljubljana.

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Janković

Priloga:
- predlog koncesijskega akta z obrazložitvijo

Na podlagi 11., 36. in 40. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/16 – uradno prečiščeno besedilo) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na seji dne ... sprejel

KONCESIJSKI AKT
za podelitev koncesije za vzpostavitev in upravljanje javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil na območju Mestne občine Ljubljana

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen
(vsebina akta)

(1) Ta akt določa, da obstoji javni interes za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in izvedbo projekta vzpostavitve in upravljanja javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil v koncesijski obliki javno-zasebnega partnerstva.

(2) S tem aktom Mestna občina Ljubljana (v nadaljnjem besedilu: MOL), kot koncedent, določa predmet in pogoje za podelitev koncesije, pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja, enostranske ukrepe v javnem interesu, postopek izbire koncesionarja, poročanje in nadzor, način financiranja izvedbe projekta in prenehanje koncesijskega razmerja.

2. člen
(opredelitev ključnih pojmov)

(1) Poleg pomena, določenega v Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu, imajo pojmi, uporabljeni v tem aktu, naslednji pomen:

- **koncedent** je MOL,
- **koncesionar** je fizična ali pravna oseba, ki bo na podlagi javnega razpisa izbran kot izvajalec javno-zasebnega partnerstva in upravljalec javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil,
- **uporabniki** so fizične in pravne osebe, ki uporabljajo storitve javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil,
- **upravljavec sistema** je upravljavec javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil in izvajalec storitve izposoje električnih vozil,
- **sistem** so vsi objekti, naprave, vozila in oprema, potrebni za zagotavljanje storitve izposoje in souporabe električnih vozil, ki so pod enakimi pogoji dostopni vsem uporabnikom,
- **investicijski ukrepi** so vse investicije v objekte, naprave, vozila in opremo iz točke a) prvega odstavka 4. člena tega akta.

II. JAVNI INTERES, PREDMET IN MODEL JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

3. člen
(javni interes)

Javni interes je izkazan na naslednji način:

- **varstvo okolja ter zmanjšanje obremenitve okolja** (zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, zmanjšanje onesnaževanja zraka, povečanje rabe energije iz obnovljivih virov energije),
- **krepitev trajnostnih vidikov razvoja občine** (razvoj javne infrastrukture za električno mobilnost),

- **uvajanje novih konceptov trajnostne mobilnosti** (promocija električne mobilnosti, konceptov souporabe vozil in boljše izkoriščenosti vozil, zagotavljanje javne infrastrukture za prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo, doseganje ciljev nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov, zmanjšanje gneče na cestah),
- **uresničevanje ciljev in ukrepov iz Lokalnega energetskega koncepta MOL** in s tem izpolnjevanje obvez in zaveze držav članic Evropske unije k doseganju ciljev Evropske komisije za podnebno in energetske politiko 2020.

4. člen (predmet koncesijskega razmerja)

(1) Predmet koncesijskega razmerja je izvedba projekta vzpostavitve in upravljanja javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil, ki zajema:

a) izvedbo investicij, potrebnih za vzpostavitev javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil v MOL, ki vključuje:

- vzpostavitev sistema najmanj 200 električnih vozil, namenjenih za vzpostavitev javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil, pri čemer se nabor primernih vozil podrobneje opredeli v fazi javnega razpisa,
- oblikovanje javne mreže lokacij za izposajo in polnilnih centrov za polnjenje električnih vozil, pri čemer se nabor primernih lokacij opredeli v fazi javnega razpisa,
- vzpostavitev sodobne in uporabnikom prijazne programske rešitve za zagotavljanje storitve izposoje in souporabe električnih vozil,

b) izvajanje storitve izposoje in souporabe električnih vozil: po izvedbi investicij, potrebnih za vzpostavitev javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil, bo koncesionar v pogodbeno dogovorjeni dobi izvajal storitev izposoje in souporabe električnih vozil. Storitve izposoje in souporabe električnih vozil obsega vse naloge, potrebne za uspešno izvajanje projekta in izpolnitev ciljev, opredeljenih s tem aktom ter koncesijsko pogodbo (v nadaljnjem besedilu: pogodba), vključno z vzpostavitvijo centralnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil, ki omogoča spremljanje in nadzor nad izvajanjem projekta ter zlasti še:

- obveznost zagotavljanja in upravljanja voznega parka in obveznost zagotavljanja brežhibno delujočih vozil, ki vključuje zlasti redne servise in popravila, vključno s popravili v primeru prometnih nesreč, registracijo, zavarovanje in druge obratovalne stroške za normalno uporabo vozil. Koncesionar upravlja vozni park in zagotavlja dostopnost tehnično brežhibnih vozil uporabnikom. Koncesionar prevzame tudi obveznost rednega posodabljanja voznega parka po dinamiki, opredeljeni s pogodbo,
- obveznost zagotavljanja in upravljanja vzpostavljenе mreže lokacij za izposajo in polnilnih centrov za polnjenje električnih vozil, obveznost njihovega rednega vzdrževanja ter obveznost zagotavljanja delujočih polnilnih mest v vsebini, pod pogoji in v režimu, kot bo opredeljeno s pogodbo,
- zagotavljanje ustreznega sistema podpore uporabnikom.

(2) Koncedent lahko v fazi javnega razpisa opredeli faznost izvedbe investicij iz točke a) prejšnjega odstavka, pri čemer lahko faznost veže na dosežene rezultate, kot bodo opredeljeni s pogodbo.

(3) Koncedent lahko v fazi javnega razpisa podrobneje opredeli združljivost in povezljivost izvajanja storitve izposoje in souporabe električnih vozil z drugimi sistemi in aplikacijami v MOL.

5. člen (območje koncesije in izvajanje projekta)

(1) Območje koncesije predstavlja območje MOL.

(2) Za potrebe realizacije projekta in izvajanja storitve izposoje in souporabe električnih vozil bo koncedent koncesionarju omogočil izvedbo gradbenih in tehnoloških, investicijskih in drugih ukrepov, potrebnih za izvedbo projekta v obsegu, kot bo dogovorjeno s pogodbo.

(3) Z namenom pridobivanja mnenj, soglasij, gradbenih oziroma drugih upravnih dovoljenj za izvedbo projekta ter za samo izvedbo projekta bo koncedent koncesionarju zagotovil ustrezna pooblastila in mu podelil potrebne pravice graditi.

6. člen (model javno-zasebnega partnerstva)

(1) Najučinkovitejši in najgospodarnejši način za zadovoljitev javnega interesa glede na izhodišča in vsebino projekta ter glede na obseg tveganj in vložkov partnerjev v projekt je sklenitev javno-zasebnega partnerstva v obliki koncesije storitve.

(2) Koncesija se bo izvedla po modelu financiraj – vzpostavi sistem – upravljaj in vzdržuj – ohrani v lasti. Izvedeni investicijski ukrepi bodo ostali lastnina koncesionarja tudi po preteku s pogodbo določenega koncesijskega obdobja. Po zaključeni koncesiji mora koncesionar vzpostaviti prvotno stanje javnih lokacij, kot je bilo pred začetkom izvajanja koncesije, razen če se s koncedentom v pogodbi dogovorita drugače.

III. OBVEZNOSTI KONCEDENTA IN KONCESIONARJA TER UPORABNIKOV

7. člen (obveznosti koncedenta)

(1) Koncedent zagotovi zemljišča (javna parkirna mesta) za izposoj in polnjenje električnih vozil.

(2) Zaradi izvedbe pogodbenega razmerja koncedent zagotovi koncesionarju pravico dostopa do javnih površin, namenjenih postavitvi polnilnih centrov in drugih investicijskih ukrepov.

(3) Koncedent sodeluje pri pripravi in potrjevanju projektne dokumentacije ter pridobitvi potrebnih upravnih dovoljenj, mnenj in soglasij, kolikor je to potrebno za realizacijo projekta, v obsegu kot je dogovorjeno s pogodbo.

8. člen (obveznosti koncesionarja)

(1) Koncesionar prevzema obveznost financiranja in izvedbe vseh, s pogodbo dogovorjenih investicijskih in drugih ukrepov, ter obveznost upravljanja sistema, skladno s pogodbo, ter po terminskem planu, ki bo dogovorjen v postopku izbire koncesionarja.

(2) Koncesionar v pogodbeni dobi prevzema vsa tehnična, tehnološka in finančna tveganja iz naslova izvedbe investicijskih in drugih ukrepov ter iz naslova izvajanja storitve izposoje in souporabe električnih vozil, vključno s tveganjem rentabilnosti izvedenih investicij. Koncesionar prevzema tudi tveganje dostopnosti in razpoložljivosti vzpostavljenega sistema, kot tudi tveganje povpraševanja.

(3) Koncesionar prevzame obveznost pridobitve ustreznih upravnih dovoljenj, potrebnih za prevzem in normalno uporabo sistema.

(4) Ostale obveznosti koncesionarja so:

- izvajati koncesijo s skrbnostjo dobrega strokovnjaka in dobrega gospodarstvenika oziroma gospodarja,
- zagotavljati uporabnikom enakopravno in kontinuirano dostopnost do storitve v okviru sistema, kjer zagotavlja storitve, ter kakovostno opravljanje storitve, v skladu s predpisi, pogodbo in v javnem interesu,
- v skladu z zahtevami koncedenta, pogodbo in veljavnimi predpisi zbirati in posredovati koncedentu v nadaljnjo obdelavo podatke o uporabi storitve,

- upoštevati tehnične, zdravstvene in druge normative in standarde, povezane z izvajanjem nalog po sklenjeni pogodbi,
- kot dober gospodarstvenik oziroma gospodar uporabljati in upravljati celoten sistem (vse objekte, naprave, vozila in opremo),
- zagotavljati redno vzdrževanje celotnega sistema, v obsegu, opredeljenem s pogodbo,
- omogočati nemoten nadzor nad izvajanjem pogodbe,
- po poteku koncesijskega obdobja prenesti v last in upravljanje koncedenta vse polnilne centre za polnjenje električnih vozil, kolikor bo tako dogovorjeno s pogodbo,
- voditi ustrezne evidence in pripravljati letna poročila skladno s tem aktom in pogodbo,
- poročati koncedentu o izvajanju koncesije na njegovo zahtevo.

9. člen (odgovornost koncesionarja)

(1) Koncesionar je odgovoren za pravilno izvajanje nalog po pogodbi in za vso škodo, ki bi utegnila nastati koncedentu, uporabnikom in tretjim osebam v zvezi z izvajanjem dejavnosti iz tega akta in pogodbe.

(2) Koncesionar je dolžan skleniti zavarovanje odgovornosti za škodo, ki jo pri opravljanju ali v zvezi z izvajanjem koncesije koncedentu ali tretji osebi povzročijo on sam ali kdo drug, ki bo delal v njegovem imenu, in za običajne rizike, ki izhajajo iz ali so povezani z izvedbo predvidenih posameznih investicijskih ukrepov, ki bodo predmet javno-zasebnega partnerstva oziroma so povezani z upravljanjem sistema.

(3) Obseg in vsebina zavarovanja se podrobneje opredelita s pogodbo.

10. člen (dolžnosti in pravice uporabnikov)

(1) Uporabniki imajo do koncesionarja zlasti dolžnost:

- rednega plačevanja storitve izposoje in souporabe električnih vozil na način in pod pogoji opredeljenimi s pogodbo,
- upoštevati navodila koncesionarja in omogočiti opravljanje nalog iz tega akta,
- omogočiti dostop do vseh lokacij, kjer se opravljajo storitve in naloge iz tega akta,
- prijaviti vsa dejstva, pomembna za izvajanje nalog iz tega akta, oziroma sporočiti koncesionarju vsako spremembo, ki lahko vpliva na izvajanje nalog,
- obveščati koncedenta o morebitnih kršitvah koncesionarja.

(2) Uporabniki imajo pravico uporabljati storitev izposoje in souporabe električnih vozil pod enakimi pogoji, ki se opredelijo v splošnih pogojih uporabe sistema. Podrobneje se pogoji opredelijo v fazi izvedbe javnega razpisa.

(3) Uporabniki imajo pravico, da storitev plačujejo s splošno veljavnimi plačilnimi sredstvi, vključno z npr. kreditnimi karticami ali mobilno denarnico, kar se podrobneje opredeli v fazi javnega razpisa.

(4) Morebitne pobude ali pritožbe uporabniki naslovijo na koncedenta, ki v primeru, če so upravičene, poskrbi, da jih koncesionar ustrezno obravnava in kršitve tudi odpravi.

11. člen (druge pravice in obveznosti)

Koncesionar je dolžan storitve izvajati na način, ki zagotavlja njihovo združljivost z drugimi povezanimi storitvami v MOL (implementacija strategije pametnega mesta in pametne skupnosti). To lahko

vključuje prilagoditev programske in/ali strojne opreme, namenjene izvajanju storitve, ali namestitvev (vzporedno ali naknadno) dodatne programske in/ali strojne opreme.

IV. POSTOPEK IZBIRE KONCESIONARJA IN POGOJI TER MERILA ZA IZBOR

12. člen (postopek izbire)

(1) Koncesionarja se izbere na podlagi javnega razpisa po postopku konkurenčnega dialoga. Javni razpis se objavi na portalu javnih naročil, v Uradnem listu Evropske unije in na spletni strani MOL. Sklep o začetku postopka izvedbe javnega razpisa sprejme župan.

(2) Postopek konkurenčnega dialoga se izvede v skladu z zakonom, ki ureja javno-zasebno partnerstvo, in ob smiselni uporabi zakona, ki ureja javno naročanje.

(3) V postopku izvedbe javnega razpisa koncedent zagotovi transparentno in enakopravno obravnavanje ponudnikov.

13. člen (status koncesionarja)

(1) Koncesionar je lahko pravna ali fizična oseba. Prijavo na javni razpis lahko poda skupaj tudi več oseb, ki morajo prijavi predložiti pravni akt, iz katerega izhajajo medsebojna razmerja med njimi.

(2) Vsaka oseba lahko vloži le eno prijavo. V primeru skupne prijave sme biti ista oseba ali njena povezana družba udeležena le pri eni prijavi.

(3) Koncesionar lahko prijavo odda skupaj s podizvajalci

14. člen (pogoji za izbiro koncesionarja)

(1) Koncesionar mora za opravljanje koncesionirane dejavnosti izpolnjevati naslednje pogoje:

- da je registriran oziroma da izpolnjuje pogoje za opravljanje dejavnosti,
- da zanj niso podani razlogi za izključitev, navedeni v predpisu, ki ureja javno naročanje,
- da v zadnjih 12 mesecih pred izdajo dokazila ni imel blokiranih transakcijskih računov,
- da predloži finančni načrt, iz katerega so razvidni vsi stroški izvedbe projekta in vsi stroški izvajanja koncesionirane dejavnosti ter da navede vire financiranja za pokritje predvidenih stroškov in izkaže, da razpolaga s finančnimi sredstvi, potrebnimi za realizacijo predvidenih investicijskih ukrepov, in sicer v fazi kvalifikacije najmanj v višini 1 (en) milijon eurov in v fazi oddaje končne ponudbe v višini celotne predvidene vrednosti investicije, ki jo prevzema koncesionar,
- da razpolaga s kadrom, ki ima ustrezne izkušnje in reference,
- da poda pisno izjavo, da bo sklenil zahtevana zavarovanja,
- da poda pisno izjavo, da bo v primeru, da bo izbran, sprejel vse obveznosti, določene s tem aktom in razpisno dokumentacijo,
- da je sposoben zagotavljati izvajanje koncesije na kontinuiran in kakovosten način, zlasti, da je sposoben zagotoviti opremo za vzpostavitev polnilnih centrov in zagotavljati dobavljalnost električnih vozil,
- da razpolaga z ustrezno tehnično in programsko opremo, ki omogočajo kvalitetno izvedbo prevzetih obveznosti,
- da je predložil opis tehnološke rešitve izvedbe projekta, ki je skladen z zahtevami koncedenta,
- da bo uporabljal sodobne tehnologije in materiale, ki ustrezajo sodobnim standardom na trgu, in
- druge pogoje, določene v razpisni dokumentaciji.

(2) Podrobnejšo vsebino pogojev in dokazil glede izpolnjevanja pogojev bo koncedent določil v okviru javnega razpisa. Koncedent si pridržuje pravico, da v fazi javnega razpisa od ponudnikov zahteva, da predložijo dodatna pojasnila ali dokazila, s katerimi se dokazuje izpolnjevanje postavljenih pogojev za priznanje sposobnosti.

15. člen (merila za izbor koncesionarja)

(1) Koncedent mora oblikovati jasna in transparentna merila za izbor koncesionarja, ki bodo omogočila izbor ekonomsko najugodnejšega kandidata.

(2) Koncedent mora pri določitvi meril zasledovati javni interes tako, da bodo merila za izbor koncedenta oblikovana na način, da bodo boljše ocenjene ponudbe kandidatov, ki bodo zagotovili nižje stroške izvajanja projekta električne mobilnosti, učinkovitejšo rabo energije in varstvo okolja.

(3) Koncedent lahko med merila vključi tudi merila kakovosti, ki zajemajo socialne, okoljske in inovativne značilnosti projekta.

(4) Koncedent lahko za izbor koncesionarja določi naslednja merila, in sicer:

- deklaracija vozil za vožnjo po hitri cesti in avtocesti,
- razpon dometa, ki omogoča mobilnost med MOL s primestnimi naselji, drugimi mesti in drugimi infrastrukturnimi točkami,
- povezljivost storitve z javnimi prevozi (mestnimi in/ali regijskimi),
- obseg podpore uporabnikom.

(5) Ne glede na prejšnji odstavek bo koncedent podrobnejšo in dodatno vsebino meril za izbor koncesionarja določil v okviru javnega razpisa.

16. člen (pooblastilo)

(1) Za objavo javnega razpisa in izvedbo postopka izbire koncesionarja se pooblasti Mestno upravo MOL.

(2) Za izbor koncesionarja in podpis pogodbe ter ostala dejanja v postopku sklenitve in izvajanja javno-zasebnega partnerstva se pooblasti župana.

17. člen (strokovna komisija)

(1) Za pripravo in izvedbo javnega razpisa, pregled in oceno prispelih vlog oziroma prijav ter za pripravo strokovnega poročila župan imenuje strokovno komisijo.

(2) Strokovna komisija ima predsednika in najmanj pet članov. Predsednik in ostali člani strokovne komisije morajo imeti najmanj visokošolsko izobrazbo in najmanj 2 leti delovnih izkušenj s takšnega delovnega področja, da lahko zagotovijo strokovno presojo vlog oziroma prijav. Predsednik in vsi člani strokovne komisije morajo izpolnjevati pogoj iz drugega odstavka 52. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu, kar potrdijo s podpisom izjave o izpolnjevanju tega pogoja.

(3) Člana strokovne komisije, za katerega se naknadno ugotovi, da ne izpolnjuje postavljenega pogoja iz prejšnjega odstavka, se nemudoma izloči iz strokovne komisije in se imenuje novega člana.

(4) Za izvedbo posameznih dejanj v postopku izvedbe javnega razpisa morajo biti navzoči najmanj trije člani strokovne komisije. Poročilo o ocenjevanju prispelih ponudb pripravijo in podpišejo vsi člani strokovne komisije.

(5) Strokovno-tehnično pomoč in svetovanje v postopku priprave in izvedbe javnega razpisa za strokovno komisijo zagotavljajo strokovne službe koncedenta in/ali zunanji strokovnjaki. Člani strokovne komisije so lahko tudi neodvisni zunanji strokovnjaki, ki razpolagajo s specifičnim znanjem, potrebnim za uspešno izbiro koncesionarja.

(6) Strokovna komisija pripravi poročilo o ocenjevanju prispelih ponudb, ki ga posreduje županu. Predmetno poročilo je podlaga za pripravo akta izbire izvajalca javno-zasebnega partnerstva, ki ga sprejme župan.

(7) Akt izbire preneha veljati, če izbrani koncesionar ne podpiše pogodbe v roku 60 dni od prejema pisnega poziva koncedenta k podpisu pogodbe.

V. VZPOSTAVITEV, TRAJANJE IN SPREMEMBA KONCESIJSKEGA RAZMERJA

18. člen (vzpostavitev)

(1) Koncesijsko razmerje je vzpostavljeno z dnem podpisa pogodbe, s katero se podrobneje uredijo medsebojna razmerja med koncedentom in koncesionarjem.

(2) Sklenjena pogodba ima naravo javnopravne pogodbe, zato lahko koncedent v njej opredeli določene javnopravne elemente, s katerimi se varuje javni interes.

19. člen (sprememba pogodbe)

(1) Pogodba se lahko v času veljavnosti spremeni, ne da bi koncedent izvedel nov postopek izbire koncesionarja, le v obsegu in pod pogoji, kakor jih opredeljuje vsakokrat veljavna zakonodaja.

(2) Ob upoštevanju omejitev iz prejšnjega odstavka, lahko koncedent ali koncesionar zahtevata spremembo pogodbe v primerih:

- spremembe zakonov in ostalih predpisov, ki bistveno vplivajo na spremembo določb pogodbe;
- v primeru dodatnih investicij in storitev, ki niso bile vključene v prvotno pogodbo;
- spremenjenih okoliščin, ki jih ni bilo možno predvideti ob podpisu pogodbe, še posebej spremembe tehnologije.

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

(4) Nedopustne so spremembe pogodbe, pri katerih:

- bi sprememba spremenila ekonomsko ravnotežje koncesijske pogodbe v korist koncesionarja na način, ki ni bil predviden v prvotni pogodbi,
- bi sprememba uvajala pogoje, ki bi, če bi bili del prvotnega postopka podelitve koncesije, omogočili udeležbo drugih ponudnikov kot tistih, ki so bili prvotno izbrani, ali sprejem druge ponudbe kot tiste, ki je bila prvotno izbrana, ali pa bi k sodelovanju v postopku podelitve koncesije pritegnili še druge udeležence,
- bi bil zaradi spremembe znatno razširjen obseg koncesije,
- bi se zamenjalo koncesionarja, razen pod pogoji, določenimi v tem aktu.

(5) Koncedent bo s pogodbo podrobneje opredelil pogoje, pod katerimi je dopustno spremeniti oziroma dopolniti pogodbo, če se tekom izvajanja koncesije izkaže, da bi bilo smotno izvesti dodatne investicijske ukrepe in razširitve sistema s ciljem znižanja stroškov, učinkovitejše rabe energije in/ali varstva okolja ter bi bilo najgospodarnejše, da to izvede koncesionar v okviru izvajanja koncesije. Pri tem se mora predmete razširitve nanašati na predmet koncesijskega razmerja, kot je opredeljen v prvem odstavku 4. člena tega akta.

20. člen (trajanje in podaljšanje razmerja)

(1) Pogodba se sklene za obdobje najmanj 20 let.

(2) Koncesijsko obdobje začne teči z dnem začetka veljavnosti pogodbe ter zajema tako obdobje vzpostavitve sistema kot tudi obdobje izvajanja storitve električne mobilnosti. Obveznosti, ki izhajajo iz sklenjene pogodbe, se izvedejo skladno s terminskim planom, ki bo opredeljen v pogodbi.

(3) Veljavnost pogodbe se lahko podaljša največ za polovico s pogodbo dogovorjenega koncesijskega obdobja, če za to obstajajo utemeljeni razlogi, še posebej v primeru, če je to potrebno zaradi dodatnih vlaganj koncesionarja, ki so posledica zahtev koncedenta ali njegovih ukrepov v javnem interesu ali v primeru dopustne spremembe pogodbe po 19. členu tega akta. Obseg dodatnih vlaganj in obdobje podaljšanja se opredeli v aneksu k sklenjeni pogodbi.

(4) V primeru podaljšanja razmerja koncedent in koncesionar v postopku pogajanj brez predhodne objave uskladita vsebino aneksa, ki se sklene k sklenjeni pogodbi in v katerem se opredelijo čas podaljšanja, razlogi za podaljšanje in druge določbe, s katerimi se spreminja osnovno pogodbo. Pred sklenitvijo aneksa mora koncedent pripraviti investicijski dokument, s katerim potrdi upravičenost sklenitve aneksa.

VI. ENOSTRANSKA UKREPA V JAVNEM INTERESU

21. člen (enostranska ukrepa v javnem interesu)

(1) Koncedent ima pravico, ko je to nujno potrebno, da se zavaruje javni interes in doseže namen sklenjene pogodbe, da z enostranskim ukrepom poseže v vzpostavljeno koncesijsko razmerje.

(2) Kot enostranska ukrepa v javnem interesu koncedent uporabi nadzor nad izvajanjem pogodbe in odvzem koncesije.

(3) Ukrep koncedenta mora biti skladen z načelom sorazmernosti in ne sme prekomerno obremenjevati koncesionarja. Način in pogoji uveljavitve enostranskih ukrepov v javnem interesu se podrobneje opredelijo s pogodbo.

VII. DOLŽNOST POROČANJA IN NADZOR NAD IZVAJANJEM POGODBE

22. člen (dolžnost poročanja)

(1) Koncesionar je dolžan redno voditi vse potrebne evidence, poročila in drugo potrebno dokumentacijo in jih na zahtevo koncedenta predložiti v roku 15 dni od zahteve.

(2) Koncesionar je dolžan pripraviti letno poročilo izvajanja projekta, ki zajema: opis stanja, opravljena dela oziroma ukrepe, morebitne potrebne dodatne investicije in ukrepe, organizacijske ukrepe ter doseganje dogovorjenega nivoja kakovosti izvajanja koncesije, predvsem glede doseganja dogovorjenega znižanja stroškov, učinkovitejšo rabo energije in varstvo okolja.

(3) Koncesionar je dolžan zagotoviti ločeno računovodstvo za evidentiranje vseh prihodkov in odhodkov, ki se nanašajo na izvajanje projekta, ki je predmet tega akta.

23. člen (nadzor nad izvajanjem pogodbe)

(1) Redni nadzor nad izvajanjem pogodbe izvaja koncedent. Koncedent lahko za posamezna strokovna in druga opravila nadzora pooblasti pristojni organ Mestne uprave MOL ali zunanjega izvajalca. O nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in koncedenta oziroma pooblaščenec koncedenta.

(2) Koncedent lahko nad izvajanjem s pogodbo dogovorjene dejavnosti odredi tudi izreden nadzor. Za izvedbo izrednega nadzora župan imenuje posebno nadzorno komisijo. O izvedenem izrednem nadzoru se napravi zapisnik, ki ga podpišeta predstavnik koncesionarja in predsednik nadzorne komisije.

24. člen (nadzorni ukrepi)

Če koncedent ugotovi, da koncesionar ne izpolnjuje ali ne izpolnjuje pravilno obveznosti iz koncesijskega razmerja, mu lahko naloži izpolnitev teh obveznosti oziroma drugo ravnanje, ki izhaja iz tega akta ali pogodbe.

VIII. PRENEHANJE KONCESIJSKEGA RAZMERJA IN POGODBE

25. člen (redno prenehanje)

Koncesijsko razmerje redno preneha z izpolnitvijo vseh pogodbenih obveznosti pogodbenih strank oziroma s pretekom časa, za katerega je bila pogodba sklenjena.

26. člen (predčasno prenehanje)

Koncesijsko razmerje predčasno preneha na načine in pod pogoji, kot so opredeljeni v tem aktu in pogodbi.

27. člen (sporazumna razveza pogodbe)

(1) Pogodbeni stranki lahko med trajanjem koncesije tudi sporazumno razvežeta pogodbo.

(2) Koncedent in koncesionar se lahko sporazumeta za razvezo pogodbe v primeru, če ugotovita, da nadaljnje opravljanje dejavnosti iz pogodbe ni smotno ali mogoče. V tem primeru s pisnim sporazumom določita vse medsebojne pravice in obveznosti, ki izvirajo iz sporazumne razveze pogodbe ter tudi postopek prevzema sistema, ki ga je vzpostavil koncesionar.

28. člen
(odvzem koncesije)

(1) Pogodba lahko zaradi odvzema koncesije s strani koncedenta predčasno preneha:

- če koncesionar ne začne z opravljanjem nalog iz tega akta v za to s pogodbo določenem roku, zlasti če v dogovorjenem roku ne izvede dogovorjenih investicij,
- če je v javnem interesu, da se opravljanje nalog iz tega akta preneha izvajati ali se preneha izvajati v koncesijski obliki,
- če so se pogoji za koncesijo bistveno spremenili, kar terja nov postopek izbire koncesionarja,
- če je za koncesionarja v času podelitve koncesije obstajal razlog za izključitev, zaradi katerega bi moral biti izključen iz postopka izbire koncesionarja,
- če je Sodišče Evropske unije po postopku v skladu z 258. členom Pogodbe o Evropski uniji ugotovilo hujše kršitve obveznosti koncedenta, ki izhajajo iz Pogodbe o Evropski uniji, Pogodbe o delovanju Evropske unije, in zato koncesija ne bi smela biti podeljena koncesionarju,
- če je proti koncesionarju uveden postopek prisilne poravnave ali stečaja ali drug postopek, ki ima za posledico prenehanje obstoja koncesionarja ali drugo obliko ugotovljene insolventnosti koncesionarja,
- če je bila koncesionarju izdana pravnomočna sodna ali upravna odločba zaradi kršitve predpisov, pogodbe ali upravnih aktov, izdanih za izvajanje koncesije, na podlagi katere utemeljeno ni mogoče pričakovati nadaljnjega pravnega izvajanja koncesije,
- če obstaja utemeljen dvom, da koncesionar v bistvenem delu ne bo izpolnil prevzetih obveznosti,
- če je po sklenitvi pogodbe ugotovljeno, da je koncesionar dal zavajajoče in neresnične podatke, ki so vplivali na podelitev koncesije.

(2) Način odvzema koncesije se podrobneje opredeli s pogodbo.

29. člen
(prenos koncesije)

(1) Prenos koncesije je dopusten zgolj v primerih, ki so izrecno predvideni v veljavni zakonodaji.

(2) Koncesionar ne sme prenesti koncesije na tretjo osebo brez predhodnega pisnega soglasja koncedenta.

30. člen
(prenehanje koncesionarja)

(1) Koncesijsko razmerje preneha tudi s prenehanjem koncesionarja (npr. stečaj).

(2) Koncesijsko razmerje ne preneha, če so izpolnjeni pogoji za prenos koncesije na tretjo osebo (vstopna pravica tretjih) ali v primeru prenosa koncesije na koncesionarjeve univerzalne pravne naslednike (pripojitev, spojitev, prenos premoženja, preoblikovanje ...).

(3) V primeru univerzalnega pravnega naslednika koncesionarja se koncesijsko razmerje prenese na njegovega pravnega naslednika skladno z določili pogodbe.

(4) Če pravni naslednik koncesionarja ne želi prevzeti izvajanja koncesijskega razmerja ali ne izpolnjuje pogojev, ki jih akt določa za podelitev koncesije, ali pa za prevzem koncesije ne dobi soglasja koncedenta, ima koncedent pravico, da uporabi v danih okoliščinah najprimernejši način prenehanja koncesijskega razmerja.

X. KONČNI DOLOČBI

31. člen (uporaba prava)

(1) Za vsa razmerja in spore, ki izhajajo iz sklenjenega koncesijskega razmerja na podlagi tega akta, se uporabi izključno pravo Republike Slovenije.

(2) Za reševanje sporov, povezanih s sklenitvijo, izpolnitvijo ali prenehanjem pogodbe, ali v zvezi izvajanjem javno-zasebnega partnerstva je pristojno stvarno pristojno sodišče v Ljubljani.

32. člen (začetek veljavnosti akta)

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

Številka:
Ljubljana,

Župan
Mestne občine Ljubljana
Zoran Jankovič

Obrazložitev
predloga Koncesijskega akta za podelitev koncesije za vzpostavitev in upravljanje javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil na območju Mestne občine Ljubljana

1. Pravni temelj

Za sprejem predloga Koncesijskega akta za podelitev koncesije za vzpostavitev in upravljanje javnega sistema izposoje in souporabe električnih vozil na območju Mestne občine Ljubljana (v nadaljnjem besedilu: predlog koncesijskega akta) predstavljata pravno podlago naslednja predpisa:

– Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06, v nadaljnjem besedilu: ZJZP), ki v prvem odstavku 11. člena določa, da odločitev o ugotovitvi javnega interesa za sklenitev javno-zasebnega partnerstva in izvedbi projekta v eni izmed oblik javno-zasebnega partnerstva ZJZP sprejme vlada oziroma predstavniški organ samoupravne lokalne skupnosti. Skladno s prvim odstavkom 36. člena ZJZP predmet, pravice in obveznosti javnega in zasebnega partnerja, postopek izbire zasebnega partnerja in druge sestavine posameznega razmerja javno-zasebnega partnerstva se lahko uredijo z aktom o javno-zasebnem partnerstvu. Akt o javno-zasebnem partnerstvu je na podlagi drugega odstavka 36. člena ZJZP obvezen v primeru, če izvajalec javno-zasebnega partnerstva pridobi posebno ali izključno pravico izvajati gospodarsko javno službo oziroma drugo dejavnost v javnem interesu, kjer zakon zaradi varstva javnega interesa zahteva izdajo koncesijskega oziroma drugega splošnega akta. Če gre pri javno-zasebnem partnerstvu za obliko koncesijskega partnerstva, se skladno s tretjim odstavkom 36. člena ZJZP za akt iz prvega odstavka 36. člena ZJZP uporablja naziv »koncesijski akt«. V primeru dejavnosti iz drugega odstavka 36. člena ZJZP se koncesijski akt sprejme v obliki uredbe vlade, odloka predstavniškega organa samoupravne lokalne skupnosti ali splošnega akta drugega javnega partnerja, izdanega na podlagi javnega pooblastila, določenega s posebnim zakonom. 40. člen ZJZP v prvem odstavku določa, da se odločitev o javno-zasebnem partnerstvu iz 11. člena tega zakona in akt o javno-zasebnem partnerstvu lahko sprejmeta, če so za to izpolnjeni pogoji, določeni s tem zakonom, v skupnem aktu. Skladno z drugim odstavkom 40. člena se z aktom o javno-zasebnem partnerstvu lahko, če to ni urejeno že v odločitvi iz 11. člena tega zakona, zlasti uredi organizacijska in prostorska zasnova izvajanja javno-zasebnega partnerstva (vrsta izvajalcev, morebitne posebne ali izključne pravice, če so za to izpolnjeni pogoji), ugotovi javna korist za izvedbo razlastitve oziroma omejitve lastninske pravice na nepremičninah, po zakonu, ki ureja posege v prostor, uredijo posamezne obveznosti izvajalca javno-zasebnega partnerstva, določijo splošni pogoji, pod katerimi lahko uporabniki uporabljajo dobrine in storitve javno-zasebnega partnerstva, ki morajo biti za iste kategorije uporabnikov enaki, določijo pravice in obveznosti uporabnikov dobrin ali storitev javno-zasebnega partnerstva, način njihovega uveljavljanja in varstva in uredijo predvideni načini financiranja javno-zasebnega partnerstva ter druga finančna razmerja med javnim in zasebnim partnerjem (na primer delitev izgube in dobička, delitev dobičkov, če pride do refinanciranja dolga). Na podlagi tretjega odstavka 40. člena ZJZP se z aktom iz prejšnjih odstavkov lahko uredijo tudi druga vprašanja urejanja javno-zasebnega partnerstva, če jih po zakonu ureja vlada oziroma predstavniški organ samoupravne lokalne skupnosti ali če morajo biti iz drugih razlogov določena v splošnem aktu, sicer pa se ta vprašanja uredijo v pogodbi o javno-zasebnem partnerstvu.

– Statut Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/16 – uradno prečiščeno besedilo), ki v 27. členu med drugim določa pristojnost Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana (v nadaljnjem besedilu: mestni svet), da sprejema poleg statuta, tudi odloke ter druge akte Mestne občine Ljubljana (v nadaljnjem besedilu: MOL).

2. Razlogi in cilji, zaradi katerih je akt potreben ter ocena stanja

Ključni razlogi za sprejem akta o javno zasebnem partnerstvu so sledeči:

- da se občanom MOL ter ostalim obiskovalcem omogoči učinkovit, preprost, finančno dostopen, varen, čist okolju prijazen prevoz z vozili po Ljubljani ter omogoča povezavo z drugimi infrastrukturnimi točkami (Letališče Ljubljana, trgovski centri, možnost vožnje po avtocesti, povezava z drugimi mesti ipd.),
- da se vzpostavi sistem, ki predstavlja trajnostno naravnano in vzdržno dopolnitev javnega prevoza v MOL, prilagojenega potrebam občanom in obiskovalcem,

- da se prispeva k znižanju emisij CO₂ v MOL,
- da se poveča delež prometa z okolju prijaznejšim pogonom, ki poteka brez emisij hrupa, s čimer se zmanjša obremenitev okolja s hrupom,
- da se zmanjša raven onesnaženosti zraka,
- da se promovira strategijo trajnostne mobilnosti MOL.

Cilj predloga koncesijskega akta je opredelitev javnega interesa in opredelitev modela javno-zasebnega partnerstva s pomočjo katerega se bo javni interes najbolj učinkovito in gospodarno zadovoljil.

Javni interes je izkazan na naslednji način:

- varstvo okolja ter zmanjšanje obremenitve okolja (zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, zmanjšanje onesnaževanja zraka, povečanje rabe energije iz obnovljivih virov energije),
- krepitev trajnostnih vidikov razvoja občine (razvoj javne infrastrukture za električno mobilnost),
- uvajanje novih konceptov trajnostne mobilnosti (promocija električne mobilnosti, zagotavljanje javne infrastrukture za prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo, doseganje ciljev nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov),
- uresničevanje ciljev in ukrepov iz Lokalnega energetskega koncepta MOL in s tem izpolnjevanje obvez in zaveze držav članic Evropske unije k doseganju ciljev Evropske komisije za podnebno in energetske politiko 2020.

MOL je prejela vlogo promotorja AVANT CAR d.o.o., ki je zainteresiran za izvedbo projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva in v vlogi pojasnjuje, da na območju MOL od leta 2016 ponuja storitve souporabe električnih vozil. Podjetje ima na voljo cca. 220 vozil, od katerih je večina električnih in nudi 139 lokacij, kjer so ta vozila na voljo uporabnikom. 34 lokacij se nahaja na javnih površinah v lasti MOL. Cilj uvedbe ponudbe souporabe vozil je pomoč MOL ob ostalih zelenih ukrepih, ki se že izvajajo, da se občanom in obiskovalcem ponudi in približa storitev, ki upošteva najhitreje rastoče trende v globalni industriji mobilnosti in predstavlja novo infrastrukturo, ki temelji na delitveni ekonomiji brez škodljivih emisij, omogoča večjo izkoriščenost vozil, nižjo obremenitev okolja, manjšo gnečo in dostopnejšo vožnjo za širši krog ljudi. Najem vozil poteka preko aplikacije na pametnem telefonu, 24 ur na dan, 7 dni v tednu in vse dni v letu na katerikoli izmed prevzemno-vračilnih lokacij. Lokacije zajemajo bodisi pomembne infrastrukturne točke, bodisi območje, kjer so spalna naselja in je frekvenca ljudi ter potreb po mobilnosti velika. Prednost omenjene storitve je, da se zanjo plača le, kadar se storitev uporablja, pri čemer so vsi stroški, ki sicer bremenijo lastnike vozil (financiranje, registracija, zavarovanje, vzdrževanje, nakup gum, vinjete, govora, izguba vrednosti idr.) že vključeni v ceno najema. Lastnike vozil ti stroški bremenijo ves čas lastništva. Zaradi tega se lastništvo vozil za večji del prebivalstva izkaže kot stroškovno neučinkovita in draga rešitev mobilnosti.¹

Izvedba javno-zasebnega partnerstva bo omogočila zmanjšanje zastojev, čistejše ozračje, manjše skupno število potrebnih parkirnih mest, večanje možnosti za mobilnosti, nižanje stroškov mobilnosti za uporabnike ter možnost prihranka MOL pri lastni mobilnosti.

3. Poglavitne rešitve

Predlog koncesijskega akta je pripravljen skladno z določbami Zakona o javno-zasebnem partnerstvu in je razdeljen v devet poglavij, in sicer:

- I. poglavje opredeljuje vsebino akta in ključne pojme, ki se uporabijo v predlogu akta,
- II. poglavje opredeljuje javni interes, predmet koncesijskega razmerja, območje koncesije in model javno-zasebnega partnerstva (gre za obliko koncesije storitve in model financiraj – vzpostavi sistem – upravljaj in vzdržuj – ohrani v lasti),
- III. poglavje opredeljuje obveznosti koncedenta (zagotovitve zemljišč za izposojno in polnjenje električnih vozil) in obveznosti koncesionarja (izvedba vseh s pogodbo dogovorjenih investicijskih in drugih ukrepov ter obveznost upravljanja sistema, s tem da prevzema vsa tehnična, tehnološka in finančna tveganja iz naslova izvedbe investicijskih in drugih ukrepov ter iz naslova izvajanja storitve

¹ Povzeto po vlogi promotorja AVANT CAR d.o.o.

izposoje in souporabe električnih vozil, vključno s tveganjem rentabilnosti izvedenih investicij), odgovornosti koncesionarja ter dolžnosti in pravice uporabnikov,

- IV. poglavje ureja postopek izbire koncesionarja, pogoje za izbiro koncesionarja, merila za izbor koncesionarja, objavo javnega razpisa in izvedbo postopka izbire koncesionarja, strokovno komisijo,
- V. poglavje ureja vzpostavitev, trajanje in spremembo koncesijskega razmerja,
- VI. poglavje ureja enostranska ukrepa v javnem interesu,
- VII. poglavje ureja dolžnost poročanja in nadzor nad izvajanjem pogodbe,
- VIII. poglavje ureja prenehanje koncesijskega razmerja in pogodbe (redno prenehanje, predčasno prenehanje, sporazumna razveza pogodbe, odvzem koncesije, prenos koncesije, prenehanje koncesionarja).

4. Primerjava variante javno naročilo in variante javno-zasebno partnerstvo²

Projekt je mogoče realizirati v eni od navedenih variant:

– Varianta 1 – Javno naročilo

V tem primeru koncept souporabe vozil izvede MOL z lastnimi proračunskimi sredstvi.

– Varianta 2 – Javno-zasebno partnerstvo

V tem primeru koncept souporabe vozil izvedeta MOL in zasebni partner v javno-zasebnem partnerstvu, pri čemer zasebnik financira 100 % investicije.

Projekt souporabe vozil je bil analiziran za obdobje 20 let, to je za leta 2020-2039. V finančni analizi je predvideno, da se bodo skozi vsa leta projekta izvajale investicije v povečevanje in obnovo voznega parka ter izvajalo samo upravljanje s sistemom souporabe vozil.

Finančna analiza kaže, da je za MOL ekonomsko najbolj upravičeno izvesti investicijo v javno-zasebnem partnerstvu, pri čemer so primerjalni kazalniki obeh variant prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 1: Finančni kazalniki analiziranih variant za MOL

Finančni kazalnik	Javno naročilo	JZP
Neto sedanja vrednost (NSV)	-8.842.866 €	290.554 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-10,55%	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	-2,01	-13,62
Količnik relativne koristnosti	0,79	30,89
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne	1 leto

Kot je razvidno iz Tabele 1, doseže MOL v primeru javno zasebnega partnerstva pozitivno neto sedanjo vrednost, kar pomeni, da se povečuje premoženje MOL. V primeru izvedbe projekta skozi javno naročilo neto sedanja vrednost projekta močno negativna in znaša -8.842.866 EUR.

VARIANTA 1 – JAVNO NAROČILO

Varianta 1 predvideva, da koncept souporabe vozil izvede MOL s klasičnim javnim naročilom. Viri financiranja bi bili zagotovljeni iz proračuna MOL.

Glavna pomanjkljivost te variante je sledeča: v 20 letih bi se vozni park povečal na 450 vozil. Vzpostavitev začetnega voznega parka s približno 220 vozili predstavlja visok investicijski strošek, ki ga je bolje prevaliti na zasebnega partnerja, poleg tega pa bi morala MOL ves čas projekta vozni park tudi obnavljati, kar dodatno povečuje investicijske in operativne stroške.

² Pripravljena analiza temelji na podani vlogi promotorja AVANT CAR d.o.o., Dunajska cesta 140, 1000 Ljubljana.

V primeru javnega naročila MOL tudi ne prenaša na zasebnega partnerja strošek vzdrževanja in zavarovanja, kar dodatno slabša njegov rezultat.

V spodnjih dveh tabelah je prikazan strošek investicije ter viri financiranja v stalnih in tekočih cenah za Varianto 1.

Tabela 2: Finančni kazalniki Variante 1 – Javno naročilo za MOL

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	-8.842.866 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-10,55%
Relativna neto sedanja vrednost	-2,01
Količnik relativne koristnosti	0,79
Doba vračanja investicijskih sredstev	Se ne povrne

VARIANTA 2 – JAVNO-ZASEBNO PARTNERSTVO

Varianta 2 predvideva, da:

- zasebni partner izvede celotno investicijo v vozi park,
- zasebni partner redno povečuje število vozil v voznem parku in ga redno vzdržuje ter obnavlja,
- MOL zaračunava zasebnemu partnerju uporabo parkirnih mest v letnem znesku 100 EUR na 1 parkirno mesto,
- da MOL redno vzdržuje parkirna mesta.

Tabela 3: Finančni kazalniki Variante 2 – Javno-zasebno partnerstvo za MOL

Finančni kazalnik	Vrednost
Neto sedanja vrednost (NSV)	290.554 €
Interna stopnja donosnosti (ISD)	n/a
Relativna neto sedanja vrednost	13,62
Količnik relativne koristnosti	30,89
Doba vračanja investicijskih sredstev	1 leto

V primeru javno-zasebnega partnerstva MOL doseže pozitivno neto sedanjo vrednost, zaradi česar se premoženje MOL povečuje. Izvedba projekta v javno-zasebnem partnerstvu je ekonomsko upravičena.

5. Ocena finančnih in drugih posledic akta

Sprejem predloga koncesijskega akta za proračun MOL v naslednjih letih ne prinaša dodatnih finančnih posledic. MOL v projekt vlaga izključno parkirna mesta, namenjena souporabi vozil in polnjenju električnih vozil, predstavljen model pa ne predvideva nobenega finančnega vložka MOL. Stroške vzdrževanja parkirnih mest v času trajanja koncesijskega razmerja bo plačeval koncesionar.

Ljubljana, februar 2020

Pripravila:
mag. Jasna Tušar

Sekretar - vodja oddelka
David Polutnik