



REPUBLIKA SLOVENIJA
RAČUNSKO SODIŠČE

Porevizijsko poročilo

Popravljalni ukrepi Ministrstva za infrastrukturo pri javnem linijskem prevozu potnikov v medkrajevnem cestnem prometu



POSLANSTVO

Računsko sodišče pravočasno in objektivno obvešča javnosti o pomembnih razkritjih poslovanja državnih organov in drugih uporabnikov javnih sredstev ter svetuje, kako naj državni organi in drugi uporabniki javnih sredstev izboljšajo svoje poslovanje.



REPUBLIKA SLOVENIJA
RAČUNSKO SODIŠČE

Porevizijsko poročilo

Popravljalni ukrepi Ministrstva za infrastrukturo pri javnem linijskem prevozu potnikov v medkrajevnem cestnem prometu

Številka: 320-10/2014/53

Ljubljana, 14. marca 2017

1. UVOD

V revizijskem poročilu Javni linijski prevoz potnikov v medkrajevnem cestnem prometu, št. 320-10/2014/45 z dne 24. 8. 2016 je Računsko sodišče Republike Slovenije (v nadaljevanju: računsko sodišče) ministrstvu, pristojnemu za promet¹, izreklo mnenje, da ni v celoti vzpostavilo pravnih in strokovnih podlag za učinkovito izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov, da vseh postopkov podelitve koncesij in subvencioniranja prevozov ni izvajalo na učinkovit način in da ni ustrezno spremljalo in izvajalo nadzora nad izvajanjem gospodarske javne službe (v nadaljevanju: GJS).

Ker vse razkrite nesmotrnosti niso bile odpravljene med revizijo, je računsko sodišče od Ministrstva za infrastrukturo (v nadaljevanju: ministrstvo) zahtevalo predložitev odzivnega poročila.

Ministrstvo je v predpisanem roku 90 dni računskemu sodišču predložilo odzivno poročilo². V odzivnem poročilu, ki ga je s podpisom in pečatom potrdila odgovorna oseba dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo, so predstavljeni popravljalni ukrepi.

V porevizijskem postopku smo pregledali odzivno poročilo ter preizkusili verodostojnost in zadovoljivost izkazanih popravljalnih ukrepov.

V tem poročilu:

- predstavljamo nesmotrnosti, ki so bile razkrite v revizijskem poročilu in so zahtevale ukrepanje,
- povzemamo popravljalne ukrepe in
- izrekamo mnenje o zadovoljivosti popravljalnih ukrepov.

¹ Naloge na področju prometa je v obdobju, na katero se nanaša revizija, to je od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2014, do 18. 9. 2014 opravljalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ter od 18. 9. 2014 Ministrstvo za infrastrukturo.

² Št. 371-33/2015/21-00191451 z dne 31. 8. 2016 in št. 061-13/2014/77-00021480 z dne 22. 11. 2016.

2. NESMOTRNOSTI IN POPRAVLJALNI UKREPI

2.1 Tehnična in informacijska podpora za izvajanje GJS

2.1.1 Opis nesmotrnosti

V točki 2.1.2.1.a revizijskega poročila je navedeno, da je ministrstvo za izvajanje svojih temeljnih nalog najemalo zunanje izvajalce. Ministrstvo je najemalo zunanje izvajalce tudi za tehnično podporo informacijskemu sistemu za subvencioniranje dijaških in študentskih vozovnic in za izdelavo podatkovnih baz daljinarja in voznih redov ter za pripravo strokovnih podlag za izračun nove lastne cene in novega nadomestila. Ministrstvo je večino finančnih sredstev za projektne naloge namenilo za opravljanje temeljnih nalog ministrstva, kajti vseh pet projektnih nalog se nanaša na temeljne naloge ministrstva, ne pa na pripravo takšnih strokovnih podlag, ki bi ministrstvu pomagale pri odločanju o ukrepih za učinkovitejše izvajanje javnega prevoza potnikov (v nadaljevanju: JPP). Ministrstvo je najemalo zunanje izvajalce za izvajanje svojih temeljnih nalog tudi zaradi neustrezne tehnične in informacijske podpore zaposlenim za opravljanje teh nalog.

V točki 2.3.1.a revizijskega poročila je navedeno, da ministrstvo ne vodi vseh evidenc in registrov, ki jih določa 15. člen Zakona o prevozih v cestnem prometu³ (v nadaljevanju: ZPCP-2) in se nanašajo na izvajanje GJS javni linijski prevoz potnikov. Ministrstvo vodi evidenco subvencije prevoza in register voznih redov v notranjem linijskem prometu. Ministrstvo do aprila 2014, ko je začelo vzpostavljati register posebnih linijskih prevozov, ni vodilo registra posebnih linijskih prevozov.

V točki 2.3.1.c revizijskega poročila je navedeno, da ministrstvo, kljub temu da je skupno evidenco na podlagi centralne informatizirane zbirke podatkov, vključno z navedbo evidenc, določil že Zakon o prevozih v cestnem prometu iz leta 2001⁴, do 31. 12. 2014 ni vzpostavilo centralne informatizirane zbirke podatkov, kot jo določa 17. člen ZPCP-2. Ministrstvo ni vzpostavilo niti zagotovilo centralne informatizirane zbirke podatkov, ki bi v skladu s 17. členom ZPCP-2 ministrstvu omogočala elektronsko pridobitev podatkov iz evidenc in registrov ministrstev in organov, ki razpolagajo z ustreznimi podatki, oziroma omogočala inšpektoratu za promet pridobitev podatkov ministrstva. Ministrstvo ni zagotovilo centralne informatizirane zbirke podatkov, zato so podatkovne zbirke razdrobljene in nepovezane ter ne omogočajo učinkovitega upravljanja s podatki⁵. Centralna informatizirana zbirka podatkov bi morala biti

³ Uradni list RS, št. 131/06 (5/07-popr.), 123/08, 28/10, 49/11, 57/12, 39/13, 92/15.

⁴ Uradni list RS, št. 59/01, 76/03, 63/04, 86/04.

⁵ Evidenca subvencije prevoza, register voznih redov v notranjem linijskem prometu in register posebnih linijskih prevozov.

vzpostavljena tako, da bi temeljila na avtomatskem elektronskem sistemu evidentiranja podatkov, zajemala celovite podatke, to je vse ustrezne evidence za upravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov, pri kreiranju poročil omogočala zajem podatkov iz ustreznih evidenc, primerjanje istovrstnih podatkov, imela vzpostavljene ustrezne kontrolne mehanizme in omogočala izvedbo navzkrižnih kontrol ter omogočala obdelavo podatkov za bolj učinkovito razpolaganje z viri (finančna sredstva, vrste JPP, izvajalci) pri načrtovanju in optimizaciji izvajanja.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za zagotovitev in vzpostavitev centralne informatizirane zbirke podatkov za spremljanje izvajanja GJS, ki bo omogočala načrtovanje, izvajanje in spremljanje GJS javni linijski prevoz potnikov, tako da je določilo aktivnosti za izvedbo, roke in osebe, odgovorne za izvedbo posamezne aktivnosti.

2.1.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da bo v okviru projekta Uvedba Integriranega javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: Uvedba IJPP v RS) izvajalec projekta pripravil celovit informatiziran sistem vodenja in upravljanja s podatki za izvajanje GJS javni linijski potniški promet. Zaledni sistem Integriranega javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: IJPP) je predviden kot odprt sistem z modularno zgradbo in povezuje različne zbirke podatkov za izvajanje vseh aktivnosti, ki so nujne za delovanje in upravljanje sistema. V sistemu IJPP naj bi ministrstvo vodilo vse prometne podatke (register postaj in postajališč z linijskimi odseki med njimi, register voznih redov), podatke o elektronskih karticah in njihovi uporabi, podatke o prihodkih prevoznikov iz prodaje produktov IJPP in sistem poravnave med prevozniki. Ministrstvo v okviru pilotnega projekta izvaja potrjevanje voznih redov v sistemu IJPP, ki naj bi zamenjal informacijski sistem za vodenje registra voznih redov v notranjem linijskem prometu. V sistem IJPP pa naj bi se povezali tudi podatki iz excelovih poročil o izvajanju GJS.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- zamenjava informacijskega sistema za vodenje vseh ustreznih evidenc za upravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov, za kar bo ministrstvo pripravilo javni razpis do 30. 4. 2017 ter ga izvedlo do 31. 12. 2017;
- vključitev registra posebnih linijskih prevozov v enoten sistem IJPP ter vključitev evidence izdanih dovoljenj za prevoze na klic in dovoljenj za izvajanje mestnega prevoza izven naselja v informatizirano zbirko podatkov, za kar bo ministrstvo pripravilo javni razpis do 30. 4. 2017 in ga izvedlo do 31. 8. 2017;
- povezava evidence subvencije prevoza s centralno evidenco udeležencev vzgoje in izobraževanja, za kar bo ministrstvo izvedlo javno naročilo z rokom izvedbe povezav do 20. 8. 2017;
- povezava informatizirane zbirke podatkov IJPP s podatki izplačil občin koncesionarjem, za kar bo ministrstvo objavilo javno naročilo do 31. 3. 2018 in izvedlo povezave do 30. 11. 2018.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo vseh aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.1.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

Opozarjamo pa, da je rok izvedbe popravljalnega ukrepa v delu, ki se nanaša na povezavo informatizirane zbirke podatkov IJPP s podatki izplačil občin koncesionarjem, časovno oddaljen od obdobja, na katero se nanaša revizija.

2.2 Predpisi, ki urejajo integrirani javni potniški promet

2.2.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.1.2.2.a revizijskega poročila je navedeno, da je ministrstvo v letu 2014 pripravilo osnutek predloga Zakona o javnem potniškem prometu (v nadaljevanju: ZJPP), ki ureja integriran sistem javnega potniškega prometa, ki ga zagotavlja država kot javno dobrino z GJS. Določila osnutka ZJPP niso usklajena z vsebino razpisne dokumentacije za uvedbo IJPP. Ministrstvo nadaljnjih postopkov priprave ZJPP ni izvedlo, zato predpis ni bil dokončno pripravljen in posredovan Vladi Republike Slovenije (v nadaljevanju: vladi) v sprejem. Glede na to, da je uvedba IJPP vsebinsko povezana z izvajanjem GJS javni linijski prevoz potnikov, bi moralo ministrstvo pripraviti pravne podlage za uvedbo IJPP ter jih posredovati vladi v sprejem.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predlogov predpisov s področja IJPP, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za izvedbo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi.

2.2.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je v letu 2014 pripravilo osnutek Zakona o integriranem javnem potniškem prometu, vendar je zaradi vprašanj o statusu upravljavca IJPP ustavilo postopek priprave. Ministrstvo bo predlog Zakona o integriranem javnem potniškem prometu, ki bo sistemsko uredil vsa področja integracije javnega potniškega prometa, pripravilo na podlagi nalog iz projekta Uvedba IJPP v RS in izkušenj iz pilotnega obratovanja.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava predloga Zakona o integriranem javnem potniškem prometu in predložitve v obravnavo vladi do 31. 10. 2018.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.2.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu pri izvedbi popravljalnega ukrepa navedlo odgovorno osebo in rok predložitve spremembe predpisa v obravnavo vladi, opozarjamo pa, da ministrstvo ni navedlo roka predložitve spremembe predpisa v javno obravnavo.

2.3 Spremembe predpisov, ki urejajo javni prevoz potnikov v medkrajevnem cestnem prometu

2.3.1 Opis nesmotnosti

2.3.1.1 Metodologija za sofinanciranje GJS s strani občin

V točki 2.1.3.1.a revizijskega poročila je navedeno, da Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe⁶ (v nadaljevanju: uredba) v 10. členu določa izključno pravico koncesionarja v obdobju trajanja koncesije, da izvaja javni linijski prevoz v Sloveniji na linijah in odhodih⁷, za katere je dobil koncesijo, razen izjem, določenih z zakonom, ki ureja prevoze v cestnem prometu, in z uredbo. Ministrstvo ni pripravilo pravnih in strokovnih podlag, s katerimi bi sistemsko uredilo dodatno financiranje GJS s strani občin, v katerih bi določilo vsaj zgornjo mejo stroškovne cene storitev koncesionarja. Zaradi izključne pravice, ki jo je koncesionarju podelilo ministrstvo, mora občina pogodbo o dodatnem financiranju skleniti s koncesionarjem, ki ga je izbralo ministrstvo, pod pogoji, ki jih določi koncesionar.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki urejajo določitev metodologije za dodatno financiranje GJS javni linijski prevoz potnikov s strani občin ali drugih pravnih oziroma fizičnih oseb, s katero bodo ovrednotene vrste sofinanciranja, kot jih določa prvi odstavek 51. člena uredbe.

2.3.1.2 Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov v mestnem prometu

V točki 2.1.3.3.b revizijskega poročila je navedeno, da se subvencija, do katere je za prodajo vozovnice upravičen izvajalec subvencioniranega prevoza potnikov, v skladu s prvim odstavkom 8. člena Pravilnika o izvajanju subvencioniranega prevoza⁸ izračuna kot razlika med polno ceno vozovnice, ki jo ureja pravilnik, ki določa cene subvencioniranega prevoza, in ceno vozovnice, ki jo plača upravičenec. Pravilnik o določanju cen subvencioniranega prevoza⁹ ureja polno ceno subvencionirane vozovnice za medkrajevni in železniški promet, ne pa tudi za mestni promet. V pogodbah med ministrstvom in izvajalci mestnega prevoza potnikov sta ministrstvo in izvajalec določila fiksno polno ceno vozovnice, ki jo plača upravičenec do subvencionirane vozovnice, ne glede na določbe cenika. Ministrstvo ni pripravilo metodologije za izračun polne cene subvencionirane vozovnice v mestnem prometu, zato je bilo pri subvencioniranju prevoza dijakov in študentov v mestnem prometu kršeno načelo preglednosti in enakopravne obravnave dijakov in študentov.

⁶ Uradni list RS, št. 73/09.

⁷ Uredba ne določa pomena izraza odhod. Koncesionar in ministrstvo odhode določita in so registrirani v Avtobusnem vozno rednem informacijskem sistemu (v nadaljevanju: sistem AVRIS).

⁸ Uradni list RS, št. 69/13, 55/14, 61/15.

⁹ Uradni list RS, št. 69/13, 61/15. Z dnem uveljavitve tega pravilnika je prenehal veljati Pravilnik o določanju cen subvencioniranega prevoza (Uradni list RS, št. 65/12, 102/12, 5/13), ki je veljal od 25. 8. 2012 do 23. 8. 2013 in je določal način in metodologijo izračuna polne cene subvencionirane mesečne vozovnice in mesečne vozovnice za deset voženj in cene subvencionirane vozovnice, ki jo plača upravičenec.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki bodo določali merila in kriterije za subvencioniranje prevoza dijakov in študentov v mestnem prometu za vse upravljavce mestnega prevoza ter metodologijo za izračun polne cene subvencionirane vozovnice v mestnem prometu.

2.3.1.3 Presoja upravičenosti izdaje dovoljenja za izvajanje mestnega prevoza izven naselja

V točki 2.1.3.4.a revizijskega poročila je navedeno, da se javni linijski prevoz v mestnem prometu 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, za kar mora občina pridobiti dovoljenje ministrstva. Do sprejetja Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu¹⁰ (v nadaljevanju: ZPCP-2E) oziroma do 6. 5. 2013 se je mestni linijski prevoz lahko opravljal s sosednjimi naselji le, če ni posegal v izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov. Od uveljavitve sprememb in dopolnitev ZPCP-2E mora ministrstvo pri izdaji dovoljenja upoštevati:

- časovno in krajevno dostopnost javnega linijskega prometa;
- vpliv na ekonomičnost poslovanja obstoječih linij prevoznika, ki izvaja javni linijski prevoz na tem območju.

Ministrstvo ni pripravilo strokovnih podlag za presojo upravičenosti občin za pridobitev dovoljenja za izvajanje mestnega prevoza potnikov izven naselja, ki bi omogočale pregledno izdajanje dovoljenj na podlagi enakih meril in kriterijev, ki so vnaprej in jasno določeni. Zato obstaja tveganje, da ministrstvo pri podeljevanju dovoljenj ne bo ravnalo pregledno in da ne bo enakopravno obravnavalo občin.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki bodo določili metodologijo za presojo upravičenosti izdaje dovoljenja za izvajanje mestnega prevoza izven naselja za vse izvajalce mestnega prevoza.

2.3.1.4 Integrirani prevozi in prevozi v okviru C registra

V točki 2.1.3 revizijskega poročila je predstavljen normativni okvir izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov. Predstavljene so ključne naloge ministrstva na področju javnega potniškega prometa ter vrste in viri financiranja GJS obstoječega javnega linijskega prevoza v cestnem prometu. ZPCP-2 javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu deli na medkrajevni in mestni linijski prevoz potnikov. Ministrstvo je izvajalcem JPP v notranjem cestnem prometu omogočilo izvajanje integriranega prevoza in izvajanje prevozov v okviru C registra brez ustrezne pravne podlage.

V točki 2.3.2.3.a revizijskega poročila je navedeno, da je družba KPMG, d. o. o. (v nadaljevanju: družba KPMG) opravila nadzor pri petih koncesionarjih za leti 2012 in 2013 in o ugotovitvah poročala ministrstvu. Na podlagi opravljenega nadzora ministrstvo glede ugotovljenih pomanjkljivosti pri

¹⁰ Uradni list RS, št. 39/13.

koncesionarjih ni aktivno ukrepalo in odpravilo pomanjkljivosti. Ministrstvo ni ugotavljalo negativnih finančnih učinkov, ampak je vse koncesionarje zgolj pozvalo k doslednemu izvajanju obveznosti skladno s predpisi in navodili ter k odpravi pomanjkljivosti. Ministrstvo niti ni preverilo, ali so koncesionarji, pri katerih je bil izveden strokovni nadzor, upoštevali poziv in odpravili nepravilnosti, niti ni uredilo statusa integriranih linij. Ministrstvo ni ugotavljalo, ali so koncesionarji odpravili ugotovljene kršitve, ter ni uporabilo pravnih sredstev za odpravo kršitev in je tako dopustilo nadaljnje kršitve predpisov.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki bodo, če ministrstvo integriranih prevozov in prevozov v okviru C registra ne opusti, določili pravno podlago za izvajanje teh prevozov, v katero bodo vključeni definicija, merila in kriteriji za izvajanje teh prevozov in metodologija za izračun financiranja.

2.3.1.5 Uporaba veljavne tarife prevoznin

V točki 2.2.3.1.a revizijskega poročila je navedeno, da je bilo ne glede na določila uredbe v 17. členu koncesijskih pogodb za leto 2013 določeno, da koncesionarji pri določitvi cene vozovnic uporabljajo povprečno standardno tarifo, ki jo je objavila Direkcija Republike Slovenije za ceste 27. 3. 2007 in je veljala od 1. 4. 2007. Ministrstvo je koncesionarje v koncesijskih pogodbah oziroma z navodili za izpolnjevanje obrazcev za poročanje ministrstvu zavezalo k uporabi povprečne standardne tarife, čeprav uredba določa veljavno tarifo glede na razdaljo za enkratno enosmerno, mesečno in letno vozovnico. Cena, ki jo plača potnik za enkratno enosmerno vozovnico na podlagi povprečne standardne tarife, je glede na različne razdalje višja v razponu od 26,3 odstotka do 58,6 odstotka cene, določene v uredbi. Ministrstvo je s tem oškodovalo potnike, ki so plačevali višjo prevoznino.

V točki 2.2.3.1.b revizijskega poročila je navedeno, da je bila povprečna standardna tarifa iz leta 2007 podlaga za določitev normirane stroškovne cene in najvišjega možnega nadomestila, kot sta bila določena v dogovoru¹¹, ki je bil sklenjen v letu 2008 med ministrstvom in prevozniki. Dogovor je prenehal veljati s sklenitvijo dogovora med ministrstvom, Gospodarsko zbornico Slovenije in Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije v letu 2011¹², v katerem sta bila določena nova normirana stroškovna cena in najvišje možno nadomestilo¹³ in ki je bil sklenjen po uveljavitvi uredbe, v kateri je bila določena nova tarifna lestvica za vozovnice. Čeprav je ministrstvo ocenilo, da bi znižanje višine prevoznin, ki jo zaračunavajo koncesionarji, na višino, ki je določena v uredbi, vodilo k povečanju plačila nadomestila ministrstva za izvajanje GJS, ni predlagalo spremembe določil uredbe, ki določajo višino prevoznin. Ocena ministrstva, da bi nižje prevoznine vodile k višjemu plačilu nadomestila za izvajanje GJS, ni temeljila na analizi, s katero bi ministrstvo ocenilo vpliv znižanja prevoznin na povečanje števila potnikov, kar bi lahko vplivalo na večje prihodke od prevoznin, zato bi se znižalo plačilo ministrstva, to je nadomestilo za izvajanje GJS.

¹¹ Št. MZP 33713-2/2007/80-0082115 z dne 27. 5. 2008.

¹² Št. 2411-11-900027 z dne 6. 6. 2011.

¹³ Nova normirana stroškovna cena in najvišje možno nadomestilo sta veljala od 1. 7. 2011 do sklenitve dogovora št. 371-27/2011/58-0811451 z dne 20. 11. 2012.

V točki 2.2.3.1.c revizijskega poročila je navedeno, da povprečna standardna tarifa ne določa prevoznine za mesečne in letne vozovnice. V uredbi je določena tarifna lestvica za mesečne vozovnice¹⁴, ki je izračunana kot cena enkratne enosmerne vozovnice za določeno razdaljo, pomnožena z 32, v povprečni standardni tarifi pa tarifna lestvica za mesečne vozovnice ni določena. Čeprav uredba določa enotne cene mesečnih vozovnic za vse uporabnike javnega prevoza, ministrstvo ni zagotovilo, da koncesionarji pri določanju cen mesečnih vozovnic uporabljajo veljavno tarifo in enoten faktor.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki bodo, če ministrstvo v koncesijskih pogodbah koncesionarjev ne zaveže k uporabi cenika oziroma ne zagotovi, da koncesionarji storitve GJS potnikom zaračunavajo po ceniku, določenem v uredbi, po presoji ustreznosti prevoznin določali pravno podlago za utemeljeno ceno prevoznin.

2.3.1.6 Izračun polne cene subvencionirane mesečne vozovnice

V točki 2.2.3.4 revizijskega poročila je predstavljeno subvencioniranje prevoza dijakov in študentov. V skladu z 52. členom uredbe mora koncesionar za izvajanje GJS uporabiti sredstva, ki jih pridobi na podlagi posebnih predpisov in so namenjena financiranju in sofinanciranju prevozov določenih kategorij potnikov (subvencije za prevoz dijakov, študentov ali invalidnih oseb). Subvencije ne smejo presežati prevoznine, določene s cenikom. Če koncesionar ne prejema sredstev subvencije v višini prevoznine, razliko zaračuna potniku. Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov od 20. 8. 2012 urejajo določila 114.a do 114.f člena ZPCP-2. V revizijskem poročilu je predstavljeno izvajanje subvencioniranega prevoza in cene subvencioniranih vozovnic po vrsti vozovnice in razredih oddaljenosti.

Koncesionarji izvajajo subvencionirane prevoze dijakov in študentov na podlagi koncesijske pogodbe in pogodbe o poravnavi subvencije za izvajanje subvencioniranega prevoza dijakov in študentov. Koncesionar opravlja GJS javni linijski prevoz potnikov v skladu s koncesijskim aktom oziroma uredbi. V uredbi je določena tarifna lestvica za ceno mesečne vozovnice, ki je izračunana kot cena enkratne enosmerne vozovnice za določeno razdaljo, pomnožena z 32. Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov ureja Pravilnik o določanju cen subvencioniranega prevoza, po katerem se polna cena subvencionirane mesečne vozovnice izračuna na podlagi števila voženj, od 32 do 28 voženj. Ministrstvo je sprejelo pravilnik, ki polne cene subvencionirane mesečne vozovnice ne ureja na enak način kot uredba.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki bodo spremenili zakonski predpis in podzakonske akte v delu, ki se nanaša na izračun polne cene subvencionirane mesečne vozovnice, tako da bodo vsi predpisi ceno določali na enak način.

¹⁴ Mesečna vozovnica velja za neomejeno število voženj na relaciji, relacijah ali območju, za katero je bila izdana, v obdobju, za katero je bila izdana. Obdobje je lahko ali koledarski mesec ali od nekega datuma v tekočem mesecu do istega datuma v naslednjem mesecu. Letna vozovnica je cena mesečne vozovnice, pomnožena z osem.

2.3.1.7 Periodično poročanje koncesionarjev

V točki 2.2.4.1. revizijskega poročila je navedeno, da Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu¹⁵ (v nadaljevanju: uredba o koncesijah) določa, da mora koncesionar enkrat mesečno, do desetega dne v mesecu, poročati o prejetih plačilih storitev GJS za pretekli mesec. Koncesionar istočasno izdelava in dostavi koncedentu predlog medsebojne kompenzacije doseženih plačil opravljenih storitev GJS in v koncesiji dogovorjeno končno ceno plačila koncesionarju. Koncedent nakaže koncesionarju razliko po medsebojni kompenzaciji v 30 dneh od prejema predloga medsebojne kompenzacije. Vsi koncesionarji morajo pri zajemanju in vodenju podatkov zbirati in voditi istovrstne podatke, uporabljati enak format zajemanja podatkov in enotne parametre, načine in postopke zbiranja, ki jih določi ministrstvo, ter vodenja podatkov tako, da je omogočena takojšnja in nemotena izmenjava teh podatkov. Koncesionar mora koncedentu posredovati tudi periodično poročilo o opravljenih storitvah vsake tri mesece, letno poročilo pa do 31. 1. tekočega leta za preteklo leto. V skladu z 51. členom ZPCP-2 minister predpiše obliko, način in roke posredovanja podatkov. Uredba o koncesijah v drugem odstavku 27. člena določa obveznost periodičnega poročanja koncesionarjev o opravljenih storitvah vsake tri mesece. Ministrstvo ni ravnalo v skladu z 51. členom ZPCP-2, ker ni predpisalo oblike in načina trimesečnega periodičnega poročanja koncesionarjev ter tako ni vzpostavilo podlag za enotno periodično poročanje koncesionarjev.

V točki 2.2.4.2.a revizijskega poročila je navedeno, da ministrstvo z obrazci ni celovito uredilo poročanja koncesionarjev. Ministrstvo ni določilo obveznosti poročanja koncesionarjev o pritožbah potnikov, čeprav 74. člen uredbe določa, da mora koncesionar ministrstvu enkrat mesečno poročati o prejetih pritožbah potnikov in odzivih nanje. 18. člen uredbe določa, da mora koncesionar na zahtevo ministrstva poročati o odstopanjih od voznega reda, vendar ministrstvo ni določilo obveznosti poročanja koncesionarjev o kršitvah standarda točnosti izvajanja voznega reda.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo predloga sprememb in dopolnitev ZPCP-2 in podzakonskih predpisov, tako da je določilo aktivnosti za pripravo predpisov, rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti, in rok za posredovanje predpisov v javno obravnavo in v obravnavo vladi, ki bodo določili vsebino periodičnega poročanja koncesionarjev v predpisu, ki se nanaša na obliko in način trimesečnega periodičnega poročanja, in poročanja koncesionarjev o pritožbah potnikov in o kršitvah standarda točnosti izvajanja voznih redov na obrazcih, kot je ministrstvo uredilo druge vrste poročanja, oziroma v drugi ustrezni obliki.

2.3.2 Izkazani popravljalni ukrep

2.3.2.1 Metodologija za sofinanciranje GJS s strani občin

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je zaznalo potrebo po pravni oziroma sistemski ureditvi integriranih prevozov na podlagi strokovne naloge Razvrščanje voznih redov po vrsti prevoza¹⁶. S spremembo ZPCP-2¹⁷ je uvedlo pojem integrirane linije, to je fizične, tarifne, upravljalvske in finančne integracije, ki omogoča sofinanciranje iste prevozne storitve z združevanjem finančnih sredstev. Najpogostejša oblika sofinanciranja GJS je sofinanciranje občin, kjer je zgornja meja stroškovne cene

¹⁵ Uradni list RS, št. 88/04.

¹⁶ Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, februar 2015.

¹⁷ ZPCP-2F, Uradni list RS, št. 92/15.

storitve koncesionarja določena na podlagi normirane stroškovne cene. Ministrstvo je ugotovilo, da so v registru voznih redov integrirane linije oziroma združene linije različnih vrst prevoza (mestni, turistični, posebni linijski prevoz potnikov) z linijami GJS JPP. Ministrstvo bo pripravilo spremembo predpisov, tako da bo nadomestilo obračunavalo glede na sklope voznih redov.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- sprememba Zakona o prevozi v cestnem prometu in uredbe v delu, ki se nanaša na izračun nadomestila glede na sklope voznih redov, z rokom posredovanja predpisov v javno obravnavo do 1. 8. 2017 in v obravnavo vladi do 1. 10. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.2.2 Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov v mestnem prometu

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je kot upravljavec medkrajevnega prevoza potnikov z izvajalci medkrajevnih prevozov uskladilo polno ceno subvencionirane mesečne vozovnice v medkrajevnem prometu. Polno ceno za mestni promet določa upravljavec mestnega prevoza potnikov. Ministrstvo je pri pripravi predloga pogodb za izvajanje subvencioniranih prevozov v mestnem prometu pri določitvi subvencije upoštevalo določene kriterije¹⁸.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- izvedba ponovne analize načina določanja polnih cen mesečnih vozovnic za mestni promet v Republiki Sloveniji in določitev predloga skupnih meril in kriterijev za izračun polne cene mesečne vozovnice za vse upravljavce mestnega prevoza, ki bo upošteval predvsem obseg in standard dostopnosti mestnega prevoza, možnost uporabe javnega linijskega prevoza in višino subvencioniranja občine, z rokom posredovanja dokumenta v javno obravnavo do 1. 8. 2017 in v obravnavo vladi do 1. 10. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.2.3 Presoja upravičenosti izdaje dovoljenja za izvajanje mestnega prevoza izven naselja

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je pri izdaji dovoljenj za izvajanje mestnega prevoza potnikov izven naselja upoštevalo izključno pravico koncesionarja. Ministrstvo preveri časovno in krajevno dostopnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov po javno objavljenih voznih redih za vse postaje in postajališča in standardih dostopnosti glede na število prebivalcev, status lokalnega ali regionalnega središča in lego ob glavnih koridorjih javnega linijskega prevoza potnikov. Ministrstvo upošteva tudi pogoje, ki jih mora upoštevati občina pri urejanju mestnega prevoza potnikov, zlasti obseg

¹⁸ Višino polne cene mesečne vozovnice za uporabo mestnega prometa za dijaka oziroma študenta, metodologijo izračuna polne cene mesečne vozovnice za mestni promet, ceno mesečne vozovnice, ki jo v mestnem prometu plača upravičenec, število prodanih mesečnih vozovnic v mestnem prometu v primerljivem obdobju, dostopnost javnega potniškega prometa na območju, kjer je organiziran mestni promet, višino subvencije, s katero ministrstvo zniža oziroma nadomesti plačilo upravičenca za primer nakupa mestne oziroma kombinirane vozovnice.

dnevne migracije in velikost gravitacijskega območja, soodvisnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega prevoza potnikov, povezanost mestnega linijskega prevoza potnikov z drugimi vrstami prometa, zagotovitev dostopa in prostora za invalidske vozičke na avtobusih mestnega linijskega prevoza potnikov. Ministrstvo bo določilo podrobnejša merila in pogoje v podzakonskem aktu ter pripravilo metodologijo za presojo upravičenosti izdaje dovoljenja za izvajanje mestnega prevoza potnikov izven naselja za vse izvajalce mestnega prevoza potnikov. Metodologija bo temeljila na minimalnem standardu dostopnosti in uvedbi sistema financiranja integriranih linij mestnega in medkrajevnega prevoza potnikov. Z izvedbo projekta Uvedba IJPP v RS bo ministrstvo dobilo podatke o številu potnikov in prihodkih od prodaje vozovnic po posameznem postajališču, kar naj bi omogočalo boljše ocene vpliva podaljšanja mestnega prevoza izven naselja. Na podlagi tega bo ministrstvo spremenilo uredbo v delu, ki se nanaša na izključno pravico koncesionarja na linijah in odhodih na območju mestnega prometa. Tako bo ministrstvo lahko določilo financiranje koncesionarja na linijah, ki se nahajajo na območju mestnega prometa in povezujejo posamezno naselje s sosednjimi naselji.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava spremembe predpisa, z rokom posredovanja dokumenta v javno obravnavo do 1. 8. 2017 in v obravnavo vladi do 1. 10. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.2.4 Integrirani prevozi in prevozi v okviru C registra

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da spodbuja izvajanje integriranih prevozov potnikov, zato bo predlagalo spremembo ZPCP-2 in uredbe, kjer bo določilo nov izračun nadomestila za posamezne sklope vozniških redov iz C registra na podlagi ugotovljenega deleža čistih in integriranih linij.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava spremembe predpisa, z rokom posredovanja dokumenta v javno obravnavo do 1. 8. 2017 in v obravnavo vladi do 1. 10. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.2.5 Uporaba veljavne tarife prevoznin

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da bo v okviru delovne skupine za pripravo razpisa GJS JPP izvedlo ponovno presojo ustreznosti prevoznin, na podlagi katere bo izdelan predlog nove uredbe, ki bo določala višino prevoznin. Uvedba podzakonskega akta bo temeljila na poročilih projekta Uvedba IJPP v RS¹⁹ in prilagojenem sistemu financiranja integriranih linij GJS JPP. Ministrstvo bo za integracijo medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa z mestnim prometom pripravilo enoten sistem tarifnih razredov ter določilo prevoznine za vse produkte IJPP.

¹⁹ Poročili iz delovnega sklopa 2: Oblikovanje enotnega sistema javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji: Tarifni sistem enotne vozovnice IJPP D_DS2.1 in Sistem financiranja IJPP D_DS2.2.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu podalo pojasnilo o načinu uporabe prevoznin in mnenje o nekaterih vprašanih glede uporabe tarife za javni linijski prevoz potnikov²⁰ (v nadaljevanju mnenje IJU). V mnenju IJU je predstavljena analiza koncesijskih aktov in obveznosti koncedenta in koncesionarja v koncesijskem razmerju ter njegovem spreminjanju. Sklepne ugotovitve mnenja IJU so:

- uredba, vključno s tarifo, je namenjena novim koncesijam in ni namen te uredbe, da se nova tarifa uporabi za obstoječa koncesijska razmerja;
- za koncesijska razmerja se še naprej uporabljajo nekatere določbe uredbe o koncesijah, ki vsebinsko vključujejo tudi povprečno standardno tarifo iz leta 2007, ki je bila sprejeta na podlagi uredbe o koncesijah in za njeno izvrševanje; zato se ta tarifa še naprej uporablja;
- koncedent s spreminjanjem koncesijskega akta ne sme posegati v obstoječe koncesijsko razmerje na škodo koncesionarja; če se s tem poslabša položaj koncesionarjev, gre za pravno nedopusten poseg;
- tarifo iz uredbe je mogoče uporabiti le za prihodnja koncesijska razmerja, ustanovljena na podlagi novega postopka podelitve koncesije.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava spremembe predpisa, z rokom posredovanja dokumenta v javno obravnavo do 1. 8. 2017 in v obravnavo vladi do 1. 10. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.2.6 Izračun polne cene subvencionirane mesečne vozovnice

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da bo popravljalni ukrep izvedlo v okviru popravljalnega ukrepa iz točke 2.3.2.5 tega poročila. Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava spremembe Pravilnika o načinu določanja cen subvencioniranih prevozov na podlagi spremembe uredbe, z rokom posredovanja dokumenta v javno obravnavo do 1. 2. 2018 in rokom uveljavitve predpisa do 1. 4. 2018.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.2.7 Periodično poročanje koncesionarjev

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je popravljalni ukrep za poročanje o pritožbah potnikov že izvedlo. Ministrstvo je v 9. členu Koncesijske pogodbe za opravljanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu za obdobje od 1. 1. 2016 do najkasneje 2. 12. 2019 koncesionarje zavezalo k obveznosti poročanja o pritožbah potnikov. Od 1. 1. 2017 bodo koncesionarji o pritožbah potnikov poročali na enotnih poročevalskih obrazcih. Ministrstvo bo koncesionarje z aneksom za izvajanje GJS JPP za leto 2017 zavezalo k določitvi obveznosti poročanja o odstopanjih od voznega reda, skladno z 18. členom uredbe.

²⁰ Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, 31. 8. 2016.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava poročevalskih obrazcev in določil aneksa h koncesijski pogodbi do 31. 12. 2016.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.3.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu glede metodologije za sofinanciranje GJS s strani občin (točka 2.3.2.1 tega poročila) navedlo, da bo spremenilo predpise, ki urejajo cestni promet, v delu, ki se nanaša na izračun nadomestila glede na sklope voznih redov, kot to določa strokovna naloga Razvrščanje voznih redov po vrsti prevoza. Ministrstvo v odzivnem poročilu ni izkazalo, da namerava določiti metodologijo za dodatno financiranje GJS javni linijski prevoz potnikov s strani občin ali drugih pravnih oziroma fizičnih oseb, s katero bi se ovrednotile vrste sofinanciranja, kot jih določa prvi odstavek 51. člena uredbe. Predlagane aktivnosti ne bodo prispevale k sistemski ureditvi sofinanciranja GJS s strani občin ali drugih pravnih ali fizičnih oseb.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu glede integriranih prevozov in prevozov v okviru C registra (točka 2.3.2.4 tega poročila) navedlo načrt aktivnosti, po katerem bo predlagalo spremembo predpisov za izračun nadomestila za posamezne sklope voznih redov iz C registra na podlagi ugotovljenega deleža čistih in integriranih linij. Ministrstvo opozarjamo, da mora v spremembo predpisa vključiti tudi definicijo, merila in kriterije za izvajanje prevozov, ki s predpisi niso opredeljeni.

Ministrstvo je v povezavi z uporabo veljavne tarife prevoznin (točka 2.3.2.5 tega poročila) predložilo mnenje IJU, po katerem je enostransko spreminjanje koncesijskih razmerij (glede na splošna načela pogodbenega prava) nedopustno. Menimo, da so enostranski posegi koncedenta kot oblasti v obstoječa koncesijska razmerja dopustni, in opozarjamo, da mora ministrstvo pri izvedbi popravljalnega ukrepa to upoštevati. Koncesionar mora v skladu z 10. členom uredbe o koncesijah prodajati vozovnice v skladu s pogoji in tarifami, ki jih določi koncedent. Iz te določbe izhaja, da so tarife spremenljivka in je določanje tarife v pristojnosti koncedenta. Sprejem tarife s strani koncedenta je enostranski ukrep koncedenta, ki je pri upravnih pogodbah dopusten in mogoč, čeprav vpliva na pravice in obveznosti druge pogodbenice stranke.

Pri izvedbi popravljalnega ukrepa, ki se nanaša na izračun polne cene subvencionirane mesečne vozovnice (točka 2.3.2.6 tega poročila), opozarjamo, da sta roka izvedbe popravljalnega ukrepa časovno oddaljena od obdobja, na katero se nanaša revizija.

2.4 Podelitev koncesij za izvajanje GJS javni linijski prevoz potnikov

2.4.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.2.2.a revizijskega poročila je navedeno, da Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o

razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70²¹ (v nadaljevanju: uredba (ES) št. 1370/2007) določa pogoje, v skladu s katerimi pristojni organi, kadar nalagajo obveznosti javnih služb ali sklepajo pogodbe o izvajanju javne službe, izvajalcem javnih služb nadomestijo nastale stroške in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb. Uredba (ES) št. 1370/2007 je začela veljati 3. 12. 2009 in v 3. točki 8. člena določa, da se pogodbe, ki v obdobju od 26. 7. 2000 do 3. 12. 2009²² niso bile sklenjene na podlagi postopka, ki bi bil pravičen in za javnost odprt, lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če imajo omejeno veljavnost, primerljivo z veljavnostmi, določenimi v 4. členu te uredbe²³. Ker je bila veljavnost koncesijskih pogodb primerljiva z navedenimi veljavnostmi, bi morale s 1. 1. 2011 pričeti veljati nove koncesijske pogodbe. V letu 2010 je bil objavljen javni razpis za podelitev novih koncesij, ki pa ni bil uspešno zaključen, zato bi s 1. 1. 2011 zaradi neuspešno izvedenega javnega naročila lahko prišlo do prekinitve izvajanja storitev, ki jih mora država zagotavljati. Ob upoštevanju teh okoliščin in določb uredbe (ES) št. 1370/2007 bi se obstoječe koncesijske pogodbe lahko podaljšale najdlje do 31. 12. 2012. Po tem datumu so bile koncesijske pogodbe podaljšane na podlagi zakonskih določb, ki niso upoštevale določb uredbe (ES) št. 1370/2007.

V točki 2.2.2.b revizijskega poročila je navedeno, da podelitev koncesij z javnim razpisom določata tudi 36. člen Zakona o gospodarskih javnih službah²⁴ in 42. člen Zakona o javno-zasebnem partnerstvu²⁵ (v nadaljevanju: ZJZP). Ministrstvo koncesij za izvajanje GJS javni linijski prevoz potnikov ni podelilo na podlagi javnega razpisa, zato pri sklepanju koncesijskih pogodb ni zagotovilo preglednosti²⁶, konkurenčnosti²⁷, nediskriminatornosti²⁸ in poštenosti postopkov²⁹.

V točki 2.2.2.c revizijskega poročila je navedeno, da smo v revizijskem poročilu o predlogu zaključnega računa proračuna Republike Slovenije za leto 2013³⁰ od ministrstva zahtevali, da pripravi načrt aktivnosti za izvedbo javnega razpisa za podelitev koncesije za izvajanje GJS javni linijski prevoz potnikov. Ministrstvo je pripravilo načrt aktivnosti, po katerem bi v letu 2014 imenovalo medresorsko delovno skupino in predlagalo koncept nove organizacije JPP in sistem podelitve koncesij, v letu 2015 pa izvedlo javni razpis za podelitev koncesij, na podlagi katerega bi bile nove koncesijske pogodbe sklenjene v decembru 2015. Ministrstvo v letu 2014 ni izvedlo načrtovanih aktivnosti in do izdaje revizijskega poročila ni izvedlo javnega razpisa za podelitev koncesij.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za opredelitev načina izvajanja GJS javni linijski prevoz potnikov ob upoštevanju uvedbe IJPP in izvedbo javnega razpisa za podelitev koncesije opravljanja GJS javni linijski prevoz potnikov, tako da je določilo rok izvedbe posamezne aktivnosti in osebe, odgovorne za pripravo teh aktivnosti.

²¹ UL I, št. 315/1 z dne 3. 12. 2007.

²² Točka d) tretjega odstavka 8. člena uredbe (ES) št. 1370/2007.

²³ Trajanje pogodb o izvajanju javne službe je omejeno in ni daljše od desetih let za avtobusne storitve.

²⁴ Uradni list RS, št. 32/93, 57/11.

²⁵ Uradni list RS, št. 127/06.

²⁶ 8. člen Zakona o javnem naročanju (v nadaljevanju: ZJN-2; Uradni list RS, št. 128/06, 16/08, 34/08, 19/10, 18/11, 90/12, 19/14) in 13. člen ZJZP.

²⁷ 7. člen ZJN-2 in 16. člen ZJZP.

²⁸ 9. člen ZJN-2 in 12. člen ZJZP.

²⁹ 7. člen ZJZP.

³⁰ Št. 320-7/2013/243 z dne 29. 7. 2014.

2.4.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je podelitev koncesij za izvajanje GJS javni linijski prevoz potnikov na podlagi javno objavljenega razpisa ključna naloga ministrstva oziroma prihodnjega upravljavca javnega potniškega prometa, to je Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji, d. o. o., ki naj bi bila predvidoma ustanovljena 1. 1. 2018. Minister za infrastrukturo je 12. 1. 2015 s sklepom imenoval delovno skupino za izvedbo javnega razpisa podelitve koncesij na področju medkrajevnega avtobusnega prometa, ki je svoje naloge opravljala do sklenitve pogodbe za projekt Uvedba IJPP v RS, to je do 29. 6. 2015. Delovna skupina je pripravila javno naročilo za strokovno pomoč, ki ga bo zaradi novih okoliščin treba prilagoditi, tako da bodo izvedeni trije javni razpisi.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- izvedba javnih naročil nacionalne kartične sheme in prometno-tehnične vsebine, z roki priprave razpisnih dokumentacij in objave javnih razpisov do 31. 3. 2017, oddaje ponudb do 30. 6. 2017 in sklenitve pogodb do 31. 7. 2017;
- podelitev koncesij z roki objave razpisa do 30. 6. 2018, oddaje ponudb do 31. 12. 2018, izbire ponudb do 31. 1. 2019 in sklenitve pogodb do 31. 7. 2019.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo ministra za infrastrukturo.

2.4.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

Opozarjamo pa, da je rok izvedbe popravljalnega ukrepa v delu, ki se nanaša na podelitev koncesij z javnim razpisom, časovno oddaljen od obdobja, do katerega so se koncesijske pogodbe ob upoštevanju določb uredbe (ES) št. 1370/2007 lahko podaljšale, to je do 31. 12. 2012.

2.5 Registriranje mestnih linij in mestnih linij izven naselja v medkrajevne linije

2.5.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.1.3.3.a revizijskega poročila je navedeno, da je ministrstvo registriralo linije mestnega prevoza potnikov kot GJS javni linijski prevoz potnikov. V skladu s 53. členom ZPCP-2 se mestni prevoz financira s prevozninami in iz sredstev občin. Ministrstvo je z registriranjem mestnih linij v linije GJS prevzelo obveznost financiranja linij, ki mu jih pred registracijo ni bilo treba financirati.

V točki 2.1.3.4.b revizijskega poročila je navedeno, da je ministrstvo izdalo dovoljenja za izvajanje mestnega prevoza potnikov izven naselja od 1. 1. 2012 do 31. 8. 2013 Občini Kamnik oziroma do 31. 12. 2013 Mestni občini Ljubljana in občinam Ig, Medvode in Vodice. Ministrstvo je izdalo dovoljenja pod pogojem, da skrb za financiranje in zagotavljanje virov za dogovorjene linije v celoti prevzamejo občine. Ministrstvo je linije mestnega prevoza potnikov izven naselja registriralo kot GJS javni linijski prevoz potnikov. V skladu s petim odstavkom 53. člena ZPCP-2 se mestni prevoz financira s prevozninami in iz sredstev občin. Ministrstvo je z registriranjem mestnih linij izven naselja kot linij GJS prevzelo nase obveznost financiranja linij, ki mu jih pred registracijo ni bilo treba financirati.

V točki 2.1.3.4.c revizijskega poročila je navedeno, da je v pogodbi med občino in izvajalcem integriranega prevoza integrirana linija registrirana medkrajevna linija, na kateri se uporabljajo prevozniki Urbana, ki omogočajo tudi uporabo mestnega potniškega prometa in s tem tesnejšo povezavo medkrajevnih linij z linijami mestnega potniškega prometa. Ministrstvo je s koncesionarjem LPP, d. o. o. (v nadaljevanju: družba LPP), ki je hkrati tudi izvajalec mestnega prometa, sklenilo koncesijsko pogodbo za izvajanje GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, ki vključuje izvajanje integrirane linije, ki je registrirana kot medkrajevna linija. Ministrstvo ni uredilo pravnih in strokovnih podlag za izvajanje integriranega prevoza potnikov, kljub temu da ga je financiralo.

Tudi v točki 2.1.3.4.d revizijskega poročila je naveden opis integrirane linije, in sicer so integrirane linije nastale iz linij v medkrajevnem javnem linijskem potniškem prometu. Vozni redi integriranih linij so registrirani v sistemu AVRIS in spadajo v GJS javni linijski prevoz potnikov, zato zanje ministrstvo plačuje nadomestilo. Na območjih integriranih linij velja conski sistem za določanje vozovnic, kar praviloma pomeni, da so cene za potnike nižje, kot bi bile po tarifi za medkrajevni potniški promet. Integrirane linije sofinancirajo občine, vendar koncesionar o teh prihodkih ne poroča. V pogodbah med prevoznikom in občinami je določeno, da se prevozi na integriranih linijah plačujejo v dogovorjeni pavšalni mesečni vrednosti. Iz pogodb ni razvidno, v kolikšnem delu se prihodki nanašajo na morebitne dodatne odhode in v kolikšnem delu na znižano plačilo potnikov na vseh odhodih. Prihodki od subvencioniranih vozovnic za prevoz dijakov in študentov so bili v šolskem letu 2013/2014 vključeni med prihodke mestnega prometa in ne med prihodke medkrajevnega prometa. Zaradi znižanega plačila potnikov, opustitve poročanja o prihodkih, prejetih od občin, in subvencioniranih vozovnic obstaja tveganje upravičenosti prevoznika do višjega nadomestila³¹.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je izvedlo pregled financiranja medkrajevnih linij, ki jih je ministrstvo registriralo iz mestnih linij in mestnih linij izven naselja, s katerim je moralo po posameznih koncesionarjih prikazati vsaj:

- linije, ki jih je registriralo iz mestnih linij in mestnih linij izven naselja;
- prihodke po teh linijah, razdeljene na prihodke od prevoznin, nadomestilo ministrstva, prihodke od subvencioniranja, prihodke od sofinanciranja občin in druge prihodke,

in je moralo proučiti smotrnost registriranja teh linij kot medkrajevne linije.

2.5.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je podrobno analiziralo podaljšanje mestnih linij izven naselja, za katere je ministrstvo izdalo dovoljenja. Pri pregledu je ugotovilo, da ni mestnih linij in mestnih linij izven naselja, ki bi bile registrirane kot medkrajevni prevoz potnikov in za katere bi ministrstvo prevzelo obveznost zagotavljanja nadomestila za izvajanje GJS. Ministrstvo je navedlo nekatere linije, ki so bile spremenjene v letu 2011, kjer sta obveznost financiranja v celoti prevzeli Mestna občina Ljubljana in Občina Ig. Za morebitno sofinanciranje podaljšanih mestnih linij je treba spremeniti ZPCP-2 in določiti metodologijo za določitev medsebojnih obveznosti med državo in občinami, kjer poteka podaljšana mestna linija. Ministrstvo namerava pripraviti kategorizacijo za podaljšanje mestne in integrirane linije in metodologijo za določitev statusov ter sistemov sofinanciranja teh linij.

³¹ Na nejasnost obravnavanja integriranih linij je v okviru izvedbe nadzornega pregleda glede poročanja koncesionarjev o prejetih subvencijah vozovnic pri družbi LPP opozorila tudi družba KPMG.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- izdelava novega registra GJS JPP, tako da bo narejena dodatna kategorizacija linij, in sicer podaljšanje mestne linije, integrirane linije in čiste medkrajevne linije do 31. 12. 2017;
- izdelava metodologij za določitev statusov posebnih vrst linij do 31. 12. 2017;
- izdelava pravilnika o evidentiranju sofinanciranja izvajanja GJS JPP s strani občine za zagotovitev preglednosti financiranja do 1. 2. 2018.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.5.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *nezadovoljiv*.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je izvedlo pregled mestnih linij izven naselja in ugotovilo, da ni mestnih linij in mestnih linij izven naselja, ki bi bile registrirane kot medkrajevne linije, in zato zanje ne zagotavlja nadomestila. Vendar pa ministrstvo ni izkazalo, da je izvedlo popravljalni ukrep, to je pregled financiranja medkrajevnih linij, ki jih je v obdobju, na katero se nanaša revizija, ministrstvo registriralo iz mestnih linij in mestnih linij izven naselja, zato tudi ni izkazalo, da je proučilo smotrnost registriranja teh linij kot medkrajevne linije. Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo načrt aktivnosti za dodatno kategorizacijo linij (podaljšane mestne linije, integrirane linije in čiste medkrajevne linije), metodologijo za določitev statusov posebnih vrst linij in izdelavo pravilnika o evidentiranju sofinanciranja GJS s strani občin. Ministrstvo je v odzivnem poročilu zgolj navedlo aktivnosti, s katerimi namerava pravno urediti status linij, ki niso skladne s predpisi.

2.6 Izračun nadomestila na podlagi vseh prihodkov

2.6.1 Opis nesmotrnosti

V točki 2.2.3.3.a revizijskega poročila je navedeno, da je imelo ministrstvo v letih 2013 in 2014 s koncesionarjem Alpetour – Potovalna agencija, d. d. sklenjeni koncesijski pogodbi, v katerih je bilo dogovorjeno, da bo koncesionar izvajal GJS javni linijski prevoz na podlagi osnovne ponudbe koncesionarja in ponudbe za izvajanje prevozov na podlagi Dogovora o izvajanju javnega linijskega medkrajevnega prevoza potnikov na relaciji Podlubnik–Škofja Loka–Lipica in obratno³² (v nadaljevanju: dogovor). V dogovoru med koncesionarjem, ministrstvom in Občino Škofja Loka (v nadaljevanju: občina) je bilo dogovorjeno znižanje cen vozovnic za vse kategorije potnikov na podlagi sofinanciranja občine³³, hkrati pa so imeli potniki ob predložitvi enosmerne vozovnice za eno od medkrajevnih linij na območju Škofje Loke v roku ene ure možnost brezplačnega prestopa na liniji Podlubnik–Škofja Loka–Lipica. Način obračunavanja je potekal tako, da je koncesionar posredoval ministrstvu poročilo o prevoženih kilometrih

³² Dogovor št. 1/2013 z dne 5. 12. 2012 za leto 2013; št. 1/2014 z dne 30. 12. 2013, št. 2/2014 z dne 31. 3. 2014 za obdobje od 1. 4. do 30. 4. 2014, št. 3/2014 z dne 27. 5. 2014 za obdobje od 1. 5. do 30. 6. 2014, št. 4/2014 z dne 13. 6. 2014 za obdobje od 1. 7. do 31. 12. 2014.

³³ V skladu s cenikom so cene vozovnic za vse uporabnike enake, razen za dijake in študente, ki vozovnico lahko pridobijo v skladu s predpisi o urejanju subvencioniranih vozovnic.

in pridobljenih prihodkih, na podlagi katerega je ministrstvo, kadar prihodki niso presegali 1,814 evra na kilometer, koncesionarju izplačalo najvišje nadomestilo ter občini posredovalo obvestilo o prihodkih in izplačanem nadomestilu, na podlagi katerega je občina poravnala preostanek obveznosti oziroma razliko med stroškovno ceno v znesku 1,814 evra na kilometer in prihodki koncesionarja (prevoznina, nadomestilo ministrstva in drugi viri). Način obračunavanja ni bil v skladu z drugim odstavkom 51. člena uredbe, ki določa, da se zaradi dodatnih stroškov koncesionarja, ki izhajajo iz nižjih prevoznin, višina nadomestila ne sme povečati. Ministrstvo ni ravnalo v skladu z drugim odstavkom 51. člena uredbe, ker je sklenilo dogovor, po katerem se je zavezalo izplačevati najvišje nadomestilo, občina pa razliko med normirano stroškovno ceno in prihodki, ki jih prevoznik pridobi od prodanih vozovnic, od prevoza prtljage, nadomestila ministrstva in drugih virov.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pregled vsebine pogodb in dogovorov med koncesionarjem in občino oziroma ministrstvom, koncesionarjem in občino v delu, ki se nanaša na izplačevanje nadomestila, ter zagotovilo, da pogodbe ne bodo sklenjene na način, da koncesionar obračuna najvišje nadomestilo ministrstva, ampak občine zagotovijo določen znesek, tako da se pred izplačilom nadomestila upoštevajo vsi ustvarjeni prihodki z izvajanjem GJS, nato pa izračuna nadomestilo ministrstva, tako da je določilo aktivnosti za izvedbo, roke in osebe, odgovorne za izvedbo posamezne aktivnosti.

2.6.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je naredilo analizo podatkov o znesku dejanskega sofinanciranja linije, ki je predmet revizijskega razkritja. V letu 2015 je ministrstvo za to linijo izplačalo 76.868 evrov nadomestila, občina pa 79.363 evrov, v prvih devetih mesecih leta 2016 je ministrstvo izplačalo 56.974 evrov in občina 51.923 evrov.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava novih pogodb na območju Škofje Loke in Dola pri Ljubljani v sodelovanju z občinami in prevozniki, ki bodo temeljile na migracijah potnikov na posameznem območju, do 31. 12. 2016.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.6.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *delno zadovoljiv*.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je pregledalo izplačila ministrstva in občine za linijo iz revizijskega razkritja za leto 2015 in prvih devet mesecev v letu 2016. Popravljalni ukrep bo izvedlo tako, da bo pripravilo nove pogodbe na območju Škofje Loke in Dola pri Ljubljani v sodelovanju z občinami in prevozniki do 31. 12. 2016. Ministrstvo je sicer navedlo zneske, ki sta jih izplačala ministrstvo v obliki nadomestila in občina s sofinanciranjem GJS, ni pa navedlo, ali je izplačevalo najvišje nadomestilo in ali ga je izplačalo pred izplačilom občine oziroma ali je ravnalo v skladu z drugim odstavkom 51. člena uredbe. Zaradi dodatnih stroškov koncesionarja, ki izhajajo iz nižjih prevoznin, se namreč ne sme povečati višina nadomestila.

Ministrstvo v odzivnem poročilu ni izkazalo, da namerava pregledati vse pogodbe in dogovore med koncesionarjem in občino oziroma ministrstvom, koncesionarjem in občino v delu, ki se nanaša na izplačevanje nadomestila po obračunu vseh prihodkov, vključno s prihodki iz sofinanciranja GJS s strani občin. Ministrstvu priporočamo, naj pregleda vse pogodbe in dogovore in zagotovi, da so pogodbe sklenjene na način, da se pred izplačilom nadomestila upoštevajo vsi prihodki, ki jih koncesionar ustvari z izvajanjem GJS.

2.7 Pridobitev podatkov o sofinanciranju GJS s strani občin

2.7.1 Opis nesmotrnosti

V točki 2.2.3.3.b revizijskega poročila je navedeno, da so imele občine v obdobju, na katero se nanaša revizija, sklenjene pogodbe s 15 koncesionarji. Za leto 2013 občine niso navedle šestih koncesionarjev³⁴, ki so poročali ministrstvu v mesečnih poročilih o izvajanju GJS o sofinanciranju koncesionarjev s strani občin v skupnem znesku 253.843 evrov, nekatere občine pa so navedle izplačila petim koncesionarjem³⁵, ki o tem ministrstvu niso poročali, v skupnem znesku 915.148 evrov. Za leto 2013 so občine izplačale 2.489.846 evrov, koncesionarji pa so poročali ministrstvu v mesečnih poročilih o izvajanju GJS o sofinanciranju koncesionarjev s strani občin v znesku 1.292.128 evrov, kar predstavlja razliko v znesku 1.197.718 evrov. Ker občine izplačil šestim koncesionarjem v znesku 253.843 evrov niso navedle, znaša razlika med sofinanciranjem koncesionarjev s strani občin, o katerem so poročali koncesionarji, in dejanskim izplačilom občin 1.451.561 evrov. Za leto 2014 občine niso navedle petih koncesionarjev³⁶, ki so poročali ministrstvu v mesečnih poročilih o izvajanju GJS o sofinanciranju koncesionarjev s strani občin, sta pa dve občini navedli dva koncesionarja³⁷, ki o sofinanciranju občin ministrstvu nista poročala. Za leto 2014 so občine izplačale 3.506.325 evrov, koncesionarji pa so poročali o sofinanciranju občin v znesku 2.786.908 evrov, kar predstavlja razliko v znesku 719.417 evrov. Ker občine izplačil petim koncesionarjem v znesku 255.233 evrov niso navedle, znaša razlika med sofinanciranjem koncesionarjev s strani občin, o katerem so poročali koncesionarji ministrstvu v mesečnih poročilih o izvajanju GJS, in dejanskim izplačilom občin 974.650 evrov. Ministrstvo ni ugotovilo razlike med izplačanim in poročanem zneskom sofinanciranja koncesionarjev s strani občin, ki je v obdobju, na katero se nanaša revizija, znašala 2.426.211 evrov³⁸, kar predstavlja 59,5 odstotka³⁹, zato je posameznim koncesionarjem izplačalo previsoko nadomestilo.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pridobitev podatkov od občin za preverjanje izračuna nadomestila zaradi neustreznega poročanja koncesionarjev o sofinanciranju občin ter v primeru preveč izplačanega nadomestila za izdajo zahtevka za vračilo razlike v proračun ministrstva, tako da je določilo aktivnosti za izvedbo, roke in osebe, odgovorne za izvedbo posamezne aktivnosti.

³⁴ Avtoprevoznništvo Martin – Valentina Frelj, s. p., FS, d. o. o., Žužemberk, Integral Notranjska, d. o. o., Cerknica, (v nadaljevanju: Integral Notranjska), Integral Voznik, d. o. o., Milan Merzdovnik, s. p. in Miroslav Špik, s. p.

³⁵ Avrigo, d. o. o., AP MS, d. d., Integral Brebus Brežice, d. o. o., Integral Stojna Kočevje, d. o. o. in Izletnik Celje, d. d.

³⁶ Avtoprevoznništvo Martin – Valentina Frelj, s. p., Integral Notranjska, Milan Merzdovnik, s. p., Miroslav Špik, s. p. in MPOV, d. o. o.

³⁷ Integral Brebus Brežice, d. o. o. in Integral Stojna Kočevje, d. o. o.

³⁸ Razlika znaša 1.451.561 evrov za leto 2013 in 974.650 evrov za leto 2014.

³⁹ V letih 2013 in 2014 so koncesionarji poročali, da so občine izplačale 4.079.036 evrov.

2.7.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je izvedlo podroben pregled možnih plačil, ki jih občine za različne namene plačujejo koncesionarjem. Ministrstvo je zaradi različnega namena plačil spremenilo obrazec za mesečno poročanje koncesionarjev o izvajanju GJS. Ministrstvo bo popravljalni ukrep izvedlo na podlagi realizacije zamenjave informacijskega sistema za vodenje vseh ustreznih evidenc za upravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov do 31. 12. 2017, povezavo informatizirane zbirke podatkov IJPP s podatki izplačil občin koncesionarjem do 30. 11. 2018 (povezava s točko 2.1.2. tega poročila) in izdelavo pravilnika o evidentiranju sofinanciranja izvajanja GJS JPP s strani občine do 1. 2. 2018 (povezava s točko 2.5.2. tega poročila).

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava podrobnih navodil za poročanje koncesionarjev in za ugotavljanje prihodkov od sofinanciranja občin do 31. 12. 2016;
- podroben pregled poročanja koncesionarjev o prihodkih iz sofinanciranja občin do 31. 12. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.7.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *delno zadovoljiv*.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da bo popravljalni ukrep izvedlo z vzpostavitvijo celovitega informacijskega sistema, v katerem bo vodilo vse evidence za upravljanje GJS javni linijski prevoz potnikov, do 31. 12. 2017 in ga bo povezalo s podatki izplačil občin koncesionarjem do 30. 11. 2018. Ministrstvo je tudi pripravilo podrobna navodila za poročanje koncesionarjev o sofinanciranju občin. Ministrstvo ni izkazalo, na kakšen način in kdaj namerava pridobiti podatke od občin za preveritev izračuna nadomestila za obdobje, na katero se nanaša revizija, in kdaj bo izvedlo aktivnosti za izdajo zahtevkov za vračilo razlike v primeru preveč izplačanega nadomestila v državni proračun. Pravočasna izvedba aktivnosti za pridobitev podatkov občin o njihovem sofinanciranju bo omogočala izvedbo primerjave podatkov iz poročil občin in koncesionarjev in v primeru preveč izplačanega nadomestila koncesionarjem izdajo zahtevka za vračilo razlike v državni proračun.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu kot popravljalen ukrep navedlo pripravo podrobnih navodil za poročanje koncesionarjev in za ugotavljanje prihodkov od sofinanciranja občin do 31. 12. 2016, v točki 2.5.2. tega poročila pa izdelavo pravilnika o evidentiranju sofinanciranja izvajanja GJS JPP s strani občine do 1. 2. 2018. Ministrstvu priporočamo, naj uskladi oba notranja akta.

2.8 Enoznačna navodila za mesečno poročanje koncesionarjev

2.8.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.2.4.2.c revizijskega poročila je navedeno, da je ministrstvo za vse vrste obrazcev pripravilo navodila. Navodila vključujejo opis podatkov za posamezna podatkovna polja. Navodila so ustrezna, če so celovita in razumljiva, to pomeni, da so obrazložene vse postavke in je razlaga enoznačna. Ministrstvo ni

pripravilo celovitih in razumljivih navodil, in sicer:

- koncesionarjem je podalo navodila, da med prihodki iz javnih virov poročajo posebej tudi o prihodkih iz drugih javnih virov, ki vključujejo prihodke, ki jih prevozniki pridobijo od šol, vojske in na javnih razpisih; ministrstvo ni dalo natančnih navodil, kateri prihodki sodijo med prihodke, pridobljene na javnih razpisih, zato obstaja tveganje, da koncesionarji niso poročali o vseh prihodkih iz drugih javnih virov, na primer o nepovratnih finančnih pomočeh Eko sklada, j. s. (v nadaljevanju: Eko sklad), ki so jih prejeli za nakup okolju prijaznejših avtobusov, s katerimi so opravljali GJS;
- v navodilih za izpolnjevanje obrazcev je med prihodki iz drugih virov navedlo prihodke od sofinanciranja podjetij in prihodke od sofinanciranja drugih nejavnih virov; koncesionarji so med te prihodke uvrstili prihodke, prejete od družb za prevoz delavcev, ne pa tudi drugih prihodkov; ker so nekateri koncesionarji pridobili tudi prihodke od oglaševanja, saj imajo na svojih spletnih straneh objavljene cenike oglaševanja, in so v letnih poročilih, ki jih morajo predložiti Agenciji Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve, med prihodki izkazali tudi prihodke od oglaševanja, bi moralo ministrstvo med prihodke iz drugih virov vključiti tudi prihodke od oglaševanja pri izvajanju GJS in podati navodila, da morajo koncesionarji o njih poročati.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo celovita in enoznačna navodila za izpolnjevanje mesečnih poročil koncesionarjev, v katerih bo določilo vse vrste prihodkov od izvajanja GJS, o katerih morajo poročati koncesionarji.

2.8.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je s pričetkom izvajanja projekta Uvedba IJPP v RS in aneksa št. 2 h Koncesijski pogodbi za opravljanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu za obdobje od 1. 1. 2016 do najkasneje 2. 12. 2019 pripravilo celovita navodila za izpolnjevanje poročevalskih obrazcev, s katerimi je podrobno določilo vse vrste prihodkov od izvajanja GJS, o katerih morajo poročati koncesionarji, vključno s prihodki od oglaševanja. Koncesionarje je dodatno pozvalo⁴⁰ k poročanju o prihodkih iz nepovratnih sredstev Sklada za podnebne spremembe in Eko sklada. Ministrstvo je priložilo spremenjeni poročevalski obrazec z dopolnjenimi navodili in poziv koncesionarjem k poročanju o prihodkih iz subvencij Sklada za podnebne spremembe in Eko sklada.

2.8.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

2.9 Javna dostopnost do registra vozniških redov v notranjem linijskem prometu in registra posebnih linijskih prevozov

2.9.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.3.1.d revizijskega poročila je navedeno, da so v skladu z 18. členom ZPCP-2 podatki v določenih evidencah v celoti javni, med drugim v registru vozniških redov v notranjem linijskem prometu in registru posebnih linijskih prevozov. Javnost registra posebnih linijskih prevozov določa tudi tretji odstavek 54. člena ZPCP-2. Ministrstvo registrov vozniških redov v notranjem linijskem prometu in posebnih linijskih

⁴⁰ Dopis št. 371/24/2015/228-00191196 z dne 2. 11. 2016.

prevozov ne vodi javno, kot to določata 18. člen ZPCP-2 in tretji odstavek 54. člena ZPCP-2. Javnost vozniških redov je ključna za obveščanje uporabnikov javnega prevoza o možnostih javnega prevoza. Tega ministrstvo kljub predpisom ni zagotovilo.

V točki 2.3.1.3 revizijskega poročila je navedeno, da sedmi odstavek 16. člena ZPCP-2 določa, da se v registru vozniških redov v notranjem linijskem prometu vodijo podatki o koncesionarju in podatki iz vozniških redov, ki jih izvaja posamezni prevoznik. Ministrstvo vodi register vozniških redov v notranjem linijskem prometu v sistemu AVRIS, ki vsebuje podatkovne zbirke z vsemi vozniškimi redi in vozniškimi redi posameznega koncesionarja. Tretji odstavek 51. člena ZPCP-2 določa, da so registrirani vozniški redi, daljinarji in avtobusne postaje javno objavljeni. Ministrstvo navedene podatke vodi v sistemu AVRIS, ni pa zagotovilo, da bi bili ti podatki javno objavljeni. Ministrstvo v okviru projekta Uvedba IJPP v RS izvaja projekt Nadgradnja, vzdrževanje in ažuriranje podatkov enotnega daljinarja, nacionalnega vozniškega reda in informacijskega portala v okviru projekta Uvedba IJPP v RS za obdobje dveh let, v okviru katerega bo izdelana aplikacija, ki bo nadomestila sistem AVRIS.

Koncesionar mora v skladu s 24. členom uredbe v okviru izvajanja GJS javni linijski prevoz potnikov zagotoviti popolno, pregledno in sprotno obveščanje potnikov med drugim tudi prek portala, dosegljivega na svetovnem spletu. Od 36 koncesionarjev je cenik na spletni strani objavilo 15 koncesionarjev. Ministrstvo ni ugotavljalo, ali vsi koncesionarji ravnajo v skladu s 24. členom uredbe, in ni zagotovilo, da koncesionarji javno objavijo cenik na spletnih straneh.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za vzpostavitev enotnega informacijskega portala za obveščanje uporabnikov javnega prevoza o možnostih javnega prevoza vključno z objavo vozniškega reda, daljinarja in avtobusnih postaj in postajališč, tako da je določilo aktivnosti za izvedbo, roke in osebe, odgovorne za izvedbo posamezne aktivnosti.

2.9.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da je 20. 6. 2016 objavilo Informacijski portal za potnike, ki uporabnikom na enem mestu zagotavlja informacije in podatke o vseh medkrajevnih linijskih avtobusnih in železniških prevozih in omogoča načrtovanje poti z javnim potniškim prevozom in pregled in tiskanje relacijskih in postajnih vozniških redov, pregled linij, pregled vseh postaj in postajališč, pregled obvestil in novic za vse vrste javnega prometa. Informacijski portal je vključen v sistem Google Transit, ki omogoča načrtovanje potovanja z javnim prometom tudi v drugih državah ter je v slovenskem in angleškem jeziku. Dosegljiv je na spletnem naslovu⁴¹.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- spremembo naslova domene, na kateri sta objavljena Informacijski portal za potnike in Enotni daljinar, da se z imenom <http://test.jpp.si> ne ustvarja vtisa, da je delovanje portala poskusno in rezultati niso verodostojni, do 15. 1. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

⁴¹ [URL: <http://test.jpp.si/web/guest/domaca-stran>], 12. 12. 2016.

2.9.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

2.10 Vzpostavitev registra posebnih linijskih prevozov

2.10.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.3.1.4.a revizijskega poročila je navedeno, da tretji odstavek 54. člena ZPCP-2 določa, da mora prevoznik v osmih dneh od sklenitve pogodbe za posebni linijski prevoz potnikov o tem obvestiti ministrstvo, ki vodi register posebnih linijskih prevozov, ki bi moral biti v obdobju, na katero se nanaša revizija, javen⁴². Način, postopek in vrste podatkov za obvezno priglasitev posebnih linijskih prevozov potnikov ureja Odredba o priglasitvi posebnih linijskih prevozov⁴³ (v nadaljevanju: odredba). Ministrstvo ni vodilo registra posebnih linijskih prevozov, kot to določata 54. člen ZPCP-2 in odredba. Ministrstvo je register posebnih linijskih prevozov začelo vzpostavljati na pobudo Urada Republike Slovenije za nadzor proračuna v aprilu 2014.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za vzpostavitev celovitega registra posebnih linijskih prevozov, tako da je določilo aktivnosti za izvedbo, roke in osebe, odgovorne za izvedbo posamezne aktivnosti.

2.10.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo aktivnosti, ki jih bo izvedlo ob zaključku projekta Uvedba IJPP v RS in prevzemu informacijskega sistema za vodenje voznorednih podatkov IJPP:

- izvedba javnega naročila nadgradnje informacijskega sistema IJPP za vzpostavitev in vzdrževanje registra posebnih linijskih prevozov ter vodenje evidenc v tem registru do 31. 8. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.10.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

2.11 Izvajanje strokovnega nadzora

2.11.1 Opis nesmotnosti

V točki 2.3.2.3.a revizijskega poročila je navedeno, da je družba KPMG opravila nadzor pri petih koncesionarjih za leti 2012 in 2013 in o ugotovitvah poročala ministrstvu. Na podlagi opravljenega

⁴² V skladu z osmim odstavkom 16. člena ZPCP-2 se v registru vodijo podatki o prevozniku, linijah, na katerih se izvajajo posebni linijski prevozi, in podatki o sklenjeni pogodbi za izvajanje teh prevozov.

⁴³ Uradni list RS, št. 94/01. S sprejetjem ZPCP-2 je bila uporaba odredbe podaljšana in se uporablja do izdaje ustreznih podzakonskih predpisov na podlagi ZPCP-2, če ni v nasprotju z njim.

nadzora ministrstvo glede ugotovljenih pomanjkljivosti pri koncesionarjih ni aktivno ukrepalo in odpravilo pomanjkljivosti, razen pri koncesionarju Avrigo, d. o. o., od katerega je zahtevalo povrnitev preveč izplačane subvencije v letu 2012, in sicer v znesku 714 evrov. Pri koncesionarju družbi LPP je družba KPMG ocenila, da bi ob predpostavki, da so integrirane linije medkrajevne linije, moral koncesionar ministrstvu vrniti 116.291 evrov nadomestila, za točno določitev preplačila nadomestila pa bi ministrstvo moralo opredeliti status integriranih linij. Ministrstvo ni ugotavljalo negativnih finančnih učinkov, ampak je vse koncesionarje zgolj pozvalo k doslednemu izvajanju obveznosti skladno s predpisi in navodili ter k odpravi pomanjkljivosti. Ministrstvo niti ni preverilo, ali so koncesionarji, pri katerih je bil izveden strokovni nadzor, upoštevali poziv in odpravili nepravilnosti, niti ni uredilo statusa integriranih linij. Ministrstvo ni ugotavljalo, ali so koncesionarji odpravili ugotovljene kršitve, ter ni uporabilo pravnih sredstev za odpravo kršitev ter je tako dopustilo nadaljnje kršitve predpisov.

V točki 2.3.2.3.b revizijskega poročila je navedeno, da je ministrstvo štiri koncesionarje⁴⁴, pri katerih so bila ugotovljena odstopanja med podatki o prihodkih od subvencij, pozvalo, da pojasnijo razlike. Koncesionar Integral Notranjska je na podlagi poziva ministrstva ugotovil, da so razlike nastale zaradi napak pri ročnem vnosu in delež subvencije pomotoma ni bil vnesen na določenih linijah, zato je ministrstvo zahtevalo vračilo previsoko izplačanega nadomestila v znesku 3.201 evro⁴⁵. Pri dveh koncesionarjih ministrstvo ni ugotavljalo razlogov za razlike v poročilih, ker nista bila prejemnika nadomestila. Čeprav koncesionarja nista prejela nadomestila, predstavlja predložitev napačnih oziroma lažnih podatkov o prihodkih hujšo kršitev koncesijske pogodbe, na podlagi katere lahko ministrstvo enostransko razdre pogodbo zaradi ponavljajočih kršitev, zato bi moralo ministrstvo preveriti, ali so bili predloženi podatki napačni, in na tej podlagi sprejeti ustrezne ukrepe.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za preveritev odprave nepravilnosti in pomanjkljivosti pri koncesionarjih, pri katerih je bil opravljen strokovni nadzor, tako da je določilo aktivnosti za izvedbo, predvidene ukrepe za odpravo kršitev, roke in osebe, odgovorne za izvedbo posamezne aktivnosti.

2.11.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo okoliščine strokovnega nadzora nad izbranimi koncesionarji, ki ga je izvedla družba KPMG za leti 2012 in 2013. Prevoznik je pojasnil finančna odstopanja za leto 2012, glede poročanja o prihodkih iz sofinanciranja občin pa je ministrstvo ugotovilo, da obstaja tveganje, da prevoznik ni pravilno poročal o znesku 166.290,55 evra, za kar bo izveden razčiščevalni sestanek.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- preveritev dokazov in sofinanciranje linij s strani občin, izvedba razčiščevalnih sestankov s prevozniki in izvedba finančnih poravnjav ter izdelava sistemskih navodil, da v prihodnje ne bo prišlo do nepravilnosti pri izračunu nadomestila, do 3. 11. 2018.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

⁴⁴ Integral Notranjska, AP Novak, d. o. o., Polikarp Kastigar, s. p. in Kam-Bus, d. o. o.

⁴⁵ Koncesionar je preveč izplačano nadomestilo vrnil v letu 2014.

2.11.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

Opozarjamo pa, da je rok izvedbe popravljalnega ukrepa časovno oddaljen od obdobja, v katerem je bil izveden strokovni nadzor.

2.12 Zbirno poročilo o izvajanju GJS

2.12.1 Opis nesmotrnosti

V točki 2.3.3.a revizijskega poročila je navedeno, da 7. člen uredbe (ES) št. 1370/2007 določa, da mora pristojni organ enkrat letno objaviti zbirno poročilo o obveznostih javne službe pod njegovo odgovornostjo, izbranih izvajalcih javne službe ter o nadomestilih in izključnih pravicah, ki so v zameno dodeljene tem izvajalcem javne službe. To poročilo razlikuje med avtobusnim in železniškim prevozom in omogoča nadzor ter oceno uspešnosti, kakovosti in financiranja javnega prometnega omrežja ter, če je ustrezno, vsebuje informacije o vrsti in obsegu dodeljenih izključnih pravic. Ministrstvo zbirnega poročila, kot ga določa 7. člen uredbe (ES) št. 1370/2007, ni pripravilo. Ministrstvo niti ni ravnalo s temi podatki, tako da bi zbralo verodostojne podatke in na podlagi analize podatkov ocenilo uspešnost, kakovost in financiranje GJS javni linijski prevoz potnikov.

Ministrstvo je moralo v odzivnem poročilu izkazati, da je pripravilo načrt aktivnosti za pripravo zbirnega poročila, kot ga določa 7. člen uredbe (ES) št. 1370/2007, tako da je določilo roke in osebe, odgovorne za pripravo posameznih nalog pri pripravi poročil.

2.12.2 Izkazani popravljalni ukrep

Ministrstvo je v odzivnem poročilu navedlo, da bo v skladu s 7. členom uredbe (ES) št. 1370/2007 objavilo zbirno poročilo o obveznostih javne službe javnega linijskega avtobusnega potniškega prometa z vsemi podatki o koncesionarjih, ki izvajajo javno službo.

Ministrstvo je v odzivnem poročilu predstavilo naslednji terminski načrt aktivnosti:

- priprava zbirnega poročila, kot ga določa 7. člen uredbe (ES) št. 1370/2007, z rokom izvedbe do 31. 3. 2017.

Ministrstvo je kot odgovorno osebo za izvedbo aktivnosti navedlo vodjo Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

2.12.3 Ocena popravljalnega ukrepa

Izkazani popravljalni ukrep ocenjujemo kot *zadovoljiv*.

3. MNENJE O IZKAZANIH POPRAVLJALNIH UKREPIH

Pregledali smo odzivno poročilo, ki ga je na podlagi zahteve iz revizijskega poročila o javnem linijskem prevozu potnikov v medkrajevnem cestnem prometu izdelalo Ministrstvo za infrastrukturo. Ocenili smo, da je odzivno poročilo, ki ga je s podpisom in pečatom potrdil dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo, verodostojno.

Zadovoljivost izkazanih popravljanih ukrepov smo ocenili na podlagi posredovanega opisa ukrepov in dokumentacije. Menimo, da smo pridobili zadostne in ustrezne podlage in dokaze, da lahko podamo oceno o zadovoljivosti izkazanih ukrepov.

Ocenjujemo, da so izkazani popravljani ukrepi, opisani v točkah 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11 in 2.12, ki jih je sprejelo Ministrstvo za infrastrukturo, *zadovoljivi*.

Ocenjujemo, da sta izkazana popravljana ukrepa, opisana v točkah 2.6 in 2.7, ki ju je sprejelo Ministrstvo za infrastrukturo, *delno zadovoljiva*.

Ocenjujemo, da je izkazani popravljani ukrep, opisan v točki 2.5, ki ga je sprejelo Ministrstvo za infrastrukturo, *nezadovoljiv*.

4. OVREDNOTENJE NEZADOVOLJIVO ODPRAVLJENIH NESMOTRNOSTI

Nesmotrnosti, opisane v točki 2.5, za katere Ministrstvo za infrastrukturo ni izkazalo zadovoljivih popravljenih ukrepov, in nesmotrnosti, opisane v točkah 2.6 in 2.7, za katere ni izkazalo v celoti zadovoljivih ukrepov, se nanašajo na:

- obveznost financiranja linij, registriranih mestnih linij in mestnih linij izven naselja v medkrajevne linije (povezava s točko 2.5); *ministrstvo bi moralo izkazati*, da je izvedlo pregled financiranja medkrajevnih linij, ki jih je registriralo iz mestnih linij in mestnih linij izven naselja, s katerim bi moralo po posameznih koncesionarijih prikazati vsaj linije, ki jih je registriralo iz mestnih linij in mestnih linij izven naselja, in prihodke po teh linijah, razdeljene na prihodke od prevoznin, nadomestilo ministrstva, prihodke od subvencioniranja, prihodke od sofinanciranja občin in druge prihodke, ter presoditi smotrnost registriranja teh linij kot medkrajevne linije; *ministrstvo je izkazalo* izdelavo načrta aktivnosti z opredeljenimi aktivnostmi, roki in odgovornimi osebami za izdelavo novega registra gospodarske javne službe javni potniški prevoz, tako da bo narejena dodatna kategorizacija linij, in sicer podaljšanje mestne linije, integrirane linije in čiste medkrajevne linije, izdelavo metodologij za določitev statusov posebnih vrst linij in izdelavo pravilnika o evidentiranju sofinanciranja izvajanja gospodarske javne službe javni potniški prevoz s strani občine za zagotovitev preglednosti financiranja; *ministrstvo ni izkazalo*, da je izvedlo pregled financiranja medkrajevnih linij, ki jih je registriralo iz mestnih linij in mestnih linij izven naselja, niti ni izkazalo, da je presojalo smotrnost registriranja teh linij kot medkrajevne linije;
- izračun nadomestila brez upoštevanja vseh prihodkov (povezava s točko 2.6); *ministrstvo bi moralo izkazati* izdelavo načrta aktivnosti za pregled vsebine pogodb in dogovorov med koncesionarjem in občino oziroma ministrstvom, koncesionarjem in občino v delu, ki se nanaša na izplačevanje nadomestila, ter zagotoviti, da pogodbe ne bodo sklenjene na način, da koncesionar obračuna najvišje nadomestilo ministrstva, ampak občine zagotovijo določen znesek, tako da se pred izplačilom nadomestila upoštevajo vsi ustvarjeni prihodki z izvajanjem gospodarske javne službe, nato pa izračuna nadomestilo ministrstva; *ministrstvo je izkazalo* načrt aktivnosti z opredeljenimi aktivnostmi, roki in odgovorno osebo za pripravo novih pogodb na območju Škofje Loke in Dola pri Ljubljani v sodelovanju z občinami in prevozniki, ki bodo temeljile na migracijah potnikov na posameznem območju; *ministrstvo ni izkazalo*, da namerava pregledati vse pogodbe in dogovore med koncesionarjem in občino oziroma ministrstvom, koncesionarjem in občino v delu, ki se nanaša na izplačevanje nadomestila po obračunu vseh prihodkov, vključno s prihodki iz sofinanciranja gospodarske javne službe s strani občin;
- nezmožnost ministrstva, da preveri podatke o sofinanciranju gospodarske javne službe s strani občin, o katerih poročajo koncesionarji (povezava s točko 2.7); *ministrstvo bi moralo izkazati* načrt aktivnosti z opredeljenimi aktivnostmi, roki in odgovornimi osebami za pridobitev podatkov od občin za preverjanje izračuna nadomestila zaradi neustreznega poročanja koncesionarjev o sofinanciranju občin

ter v primeru preveč plačanega nadomestila izdati zahtevek za vračilo razlike v proračun ministrstva; *ministrstvo je izkazalo* načrt aktivnosti z opredeljenimi aktivnostmi, roki in odgovorno osebo za vzpostavitev celovitega informacijskega sistema, v katerem bo vodilo vse evidence za upravljanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, za pripravo podrobnih navodil za poročanje koncesionarjev in za ugotavljanje prihodkov od sofinanciranja občin ter podroben pregled poročanja koncesionarjev o prihodkih iz sofinanciranja občin; *ministrstvo ni izkazalo*, na kakšen način in kdaj namerava pridobiti podatke od občin za preveritev izračuna nadomestila za obdobje, na katero se nanaša revizija, in izvesti aktivnosti za izdajo zahtevkov za vračilo razlike v primeru preveč izplačanega nadomestila v državni proračun.

Nesmotnosti, ki niso bile v celoti zadovoljivo odpravljene, ne presegajo pomembnosti, ki je bila upoštevana v reviziji.

5. SKLEP O KRŠITVI OBVEZNOSTI DOBREGA POSLOVANJA

Ministrstvo za infrastrukturo je v odzivnem poročilu izkazalo *nezadovoljiv* popravljalni ukrep za odpravo nesmotrnosti, opisane v točki 2.5, za odpravo nesmotrnosti, opisanih v točkah 2.6 in 2.7, pa je izkazalo *delno zadovoljiva* popravljalna ukrepa.

S tem je v skladu z določbami petega odstavka 29. člena Zakona o računskem sodišču⁴⁶ in 1. točko prvega odstavka 37. člena Poslovnika Računskega sodišča Republike Slovenije⁴⁷ kršilo obveznost dobrega poslovanja.

Tomaž Vesel,
generalni državni revizor

Poslano:

1. Ministrstvu za infrastrukturo, priporočeno;
2. Državnemu zboru Republike Slovenije, priporočeno;
3. arhivu.

⁴⁶ Uradni list RS, št. 11/01, 109/12.

⁴⁷ Uradni list RS, št. 91/01.

*Bdimo nad potmi
javnega denarja*

Računsko sodišče Republike Slovenije
The Court of Audit of the Republic of Slovenia
Slovenska cesta 50, 1000 Ljubljana, Slovenija
tel.: +386 (0) 1 478 58 00
fax: +386 (0) 1 478 58 91
sloaud@rs-rs.si
www.rs-rs.si