

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak,
Poslovna enota Ljubljana

Jurčkova 233,

1000 Ljubljana,

Kontaktna oseba: Boštjan Ferk, direktor

T: 01 60 100 72

F: 01 60 100 71

M: 041 400 910

E: bostjan.ferk@pppforum.si

S: www.pppforum.si

JAVNI PARTNER:

Mestna občina Maribor

Ulica heroja Staneta 1

2000 Maribor

**ZADEVA: PRAVNA ŠTUDIJA IZVEDBE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA in
OPREDELITEV OPTIMALNEGA MODELA ZA ZADOVOLJITEV JAVNEGA INTERESA**

**PROJEKT: NADGRADNJA IN AVTOMATIZACIJA CESTNEGA PROMETA V MESTNI
OBČINI MARIBOR**

1. PRAVNA PODLAGA:

Predmetna študija je del investicijskega elaborata skladno z določbo 31. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu.¹ Namen te študije je odgovoriti na vprašanje, ali so izpolnjeni pravni pogoji za izvedbo projekta in sklenitev razmerja javno-zasebnega partnerstva ter opredelitev temeljnih elementov javno-zasebnega partnerstva, vključno z argumentacijo za vsebino akta o javno-zasebnem partnerstvu in opredelitvijo optimalnega modela javno-zasebnega partnerstva.

2. CILJ PROJEKTA:

- a) zvišanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu na občinskih cestah v MO Maribor,

¹ Uradni list RS, št. 127/2006 z dne 07.12.2006.

- b) povečanje pretočnosti prometa ob prometnih konicah in povečanje možnosti načrtovanja in usmerjanja prometnih tokov,
- c) zmanjšanje onesnaževanja okolja,
- d) povečanje energetske učinkovitosti vzpostavljenega in delujočega sistema,
- e) povečanje zanesljivosti delovanja sistema.

Navedeni cilji predstavljajo temeljne in strateške cilje projekta in bodo bolj podrobno razčlenjeni v investicijskem elaboratu in projektni nalogi, ki bo osnova za izvedbo javnega razpisa.

3. IDENTIFIKACIJA JAVNEGA INTERESA:

V 15. člen Zakon o varnosti cestnega prometa² določa, da so za varen in nemoten promet na občinskih cestah odgovorne občine. Vprašanje varnosti v cestnem prometu je bilo na nacionalnem nivoju podrobneje opredeljeno z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (skupaj za večjo varnost).³ Navedena resolucija, kot temeljne smotre nacionalnega programa opredeljuje:

- dvig prometnovarnostne kulture na primerljivo raven z državami, ki imajo razvito varnostno kulturo;
- z medsebojnim povezovanjem državne ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj povečati obstoječe vire;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega okolja, vse od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora;
- z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi spremeniti slabe načine vedenja v prometu.

Ob tem resolucija določa, da se cilji na lokalni ravni uresničujejo skozi:

- sprejetjem programa varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami,
- izvajanjem nalog, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah,

² Uradni list RS, št. 56/2008-UPB5, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl.US: U-I-295/05-38, 58/2009, 36/2010.

³ Uradni list RS, št. 2/2007.

- podpiranjem dejavnosti svetov za preventivno delovanje na področju cestnoprometne varnosti,
- sodelovanjem z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju.

Predmetni projekt je skladen s cilji zgoraj navedene resolucije in z odgovornostjo, ki jo občinam nalaga Zakon o varnosti cestnega prometa.

Javni interes v predmetnem projektu je opredeljen tudi v 2. členu Zakon o varstvu okolja,⁴ ki določa, da je namen varstva okolja spodbujanje in usmerjanje takšnega družbenega razvoja, ki omogoča dolgoročne pogoje za človekovo zdravje, počutje in kakovost njegovega življenja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti. Predlagan projekt sledi tako opredeljenemu namenu zakona.

Cilji projekta so skladni s cilji varstva okolja in so zlasti:

- a) preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja,
- b) ohranjanje in izboljševanje kakovosti okolja,
- c) zmanjšanje rabe energije in večja uporaba obnovljivih virov energije,
- d) povečevanje snovne učinkovitosti proizvodnje in potrošnje.

Pri opredelitvi javnega interesa je potrebno opozoriti tudi na določbo 12. člena Zakona o varstvu okolja, ki določa, da država in občina v skladu s svojimi pristojnostmi spodbujata dejavnosti varstva okolja, ki preprečujejo ali zmanjšujejo obremenjevanje okolja, in tiste posege v okolje, ki zmanjšujejo porabo snovi in energije ter manj obremenjujejo okolje ali ga omejujejo pod stopnjo dopustnih meja. Predmeten projekt sledi tudi ciljem iz tega področja.

Na tej podlagi je potrebno ugotoviti, da je predmetni projekt nesporno v javnem interesu.

4. KRATEK POVZETEK VSEBINE PROJEKTA

Vsebina projekta bo podrobneje opredeljena s projektno nalogo, kjer bo naveden obseg projekta, zahtevane minimalne funkcionalnosti in druge tehnične lastnosti projekta. Ključna izhodišča projekta so:

- zamenjavo 52 semaforških naprav, kalibriranje 48 križišč, postavitev novih drogov v

⁴ Uradno prečiščeno besedilo, ZVO-1-UPB1, Ur.l. RS, št. 39/2006, 70/2008-ZVO-1B.

-
- 48 križiščih ter postavitvev do 1.300 detektorjev za vozila in pešce,
 - opremo 75 križišč z novimi LED signalnimi dajalci za nočno zatemnitev,
 - vzpostavitev komunikacijskih poti in priklop 82 semaforских naprav na prometni center,
 - vzpostavitev video nadzora 10 križišč ter
 - vzpostavitev sodobnega Centra za nadzor in upravljanje s prometom v mestih.

Predlagamo, da se projekta naloga pripravi na način, da se opredelijo minimalne funkcionalne zahteve MO Maribor, da pa se hkrati omogoči ponudnikom, da ponudijo tehnološko ekvivalentne ali boljše rešitve in dodatne funkcionalnosti, v primerih, ko bo to skladno z javnim interesom. Projekta naloga mora od zasebnih partnerjev zahtevati, da ob predlaganih tehnoloških rešitvah predstavijo tudi model financiranja projekta. Pri tem je smiselno in racionalno, da se nagradi model financiranja, ki bo v najmanjši meri obremenjeval proračun MO Maribor, torej da se nagradijo modeli, ki bodo vključevali aktivnejšo vlogo zasebnega sektorja in bodo predvidevali, da zasebni partner prevzame več tveganj, ki izhajajo iz projekta.

5. PREDPOSTAVKE ZA REALIZACIJO POSTAVLJENIH CILJEV PROJEKTA:

Ključna predpostavka, iz katere je treba izhajati pri oblikovanju koncepta realizacije projekta nadgradnje in avtomatizacije cestnega prometa v MO Maribor je, da cestna infrastruktura, vključno s prometno signalizacijo predstavlja javno infrastrukturo, ki je namenjena neidentificiranemu krogu uporabnikov, zato njeno neposredno »trženje« ni mogoče. Ob tem je treba poudariti, da želi MO Maribor ohraniti nadzor nad delovanjem in načrtovanjem prometne signalizacije in infrastrukture na način, da se izboljša prometna varnost ter da se optimizira prometna pretočnost. Pomembno je tudi vedeti, da je tehnološki razvoj na področju prometa izjemno dinamičen, zato želi javni partner k oblikovanju sodobne tehnološke rešitve pritegniti zasebni sektor. Pri tem je javni partner omejen s finančnimi viri, ki so zagotovljeni v tekočem in bodočih proračunih MO Maribor za delovanje in posodobitev centra za avtomatizacijo in vodenje prometa ter za vzdrževanje in posodobitev semaforских in drugih naprav. Javni partner je predmeten projekt zasnoval na predpostavki, da bo z aktivno vključitvijo zasebnega sektorja lahko tehnološko in stroškovno optimiziral delovanje sistema ter da bo zasebni sektor pripravljen prevzeti ali vsaj deliti določena tveganja, ki izhajajo iz projekta.

6. ALI JE PREDLAGAN PROJEKT PRIMEREN ZA REALIZACIJO V OBLIKI JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA:

V nadaljevanju predstavljena dejstva opredeljujejo projekt kot primeren za izvedbo v eni od oblik javno-zasebnega partnerstva:

- a) obstaja javni interes za realizacijo projekta: vsebina javnega interesa je opredeljena pod tretjo točko te študije;
- b) obstaja možnost delitve poslovnih tveganj med javnega in zasebnega partnerja: poslovna tveganja se med partnerja razdelijo na podlagi načela uravnoteženosti;
- c) projekt je ekonomsko zanimiv za zasebni sektor;
- d) javni partner ne razpolaga s finančnimi (javnimi) sredstvi, ki bi zadostovala za realizacijo celotnega projekta brez vključitve zasebnega sektorja;
- e) predlagan projekt omogoča dolgoročno ureditev razmerij med partnerjema z namenom tehnološke in stroškovne optimizacije na način, da vsak izmed partnerjev prevzame tista tveganja, s katerimi lahko najbolj racionalno upravlja.

7. MATRICA PREDVIDENE RAZDELITVE TVEGANJ:

Matrica predlagane razdelitve tveganj na projektu med MO Maribor in zasebnim partnerjem v primeru realizacije projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva:

Vrsta poslovnega tveganja	MO Maribor	Zasebni partner	Opredelitev tveganja
tveganje načrtovanja in projektiranja		✓	Javni partner bo opredelil izhodišča projekta, nato pa se bo skozi fazo dialoga, tudi na podlagi predlogov kandidatov, oblikovala končna rešitev, s katero se bodo opredelile tudi vse zahtevane funkcionalnosti sistema. Na tej podlagi se potem v fazi implementacije

			projekta izvede podrobno načrtovanje in projektiranje projekta. Zasebni partner ima v okviru zgornjih omejitev proste roke pri optimizaciji projekta. Stroške načrtovanja in projektiranja v celoti prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih, dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe.
tveganje pridobitve potrebnih soglasij in morebitnih upravnih dovoljenj	✓	✓	Skladno s principom delovanja partnerstva, si javni in zasebni partner navedeno tveganje razdelita na način, da na najhitrejši možni način pride realizacije projekta. Zasebni partner prevzame predvsem obveznost priprave strokovnih podlag, javni partner pa obveznost vodenja formalnih postopkov pridobitve potrebnih soglasij in morebitnih upravnih dovoljenj.
tveganje realizacije projekta oz. implementacije sistema		✓	Tveganje instalacije sistema v celoti prevzema zasebni partner, razen v tistem delu, ki bi bil posledica posebnih dodatnih zahtev javnega partnerja, po podpisu pogodbe.
tveganje dodatnih del oz. več del		✓	V okviru tveganja instalacije sistema tudi navedeno tveganje prevzema zasebni partner, saj se tehnične karakteristike sistema opredelijo po funkcionalnostih.
tveganje zamude		✓	Zasebni partner prevzema popolno odgovornost za pravočasno izvedbo projekta, skladno s terminskim planom, ki bo usklajen med partnerjema.

tveganje kvalitete izvedbe		✓	V okviru tveganja instalacije sistema tudi navedeno tveganje prevzema zasebni partner. Tveganje kvalitetne izvedbe je zajeto tudi v okviru dogovorjenih garancijskih rokov in danih finančnih zavarovanj.
tveganje financiranja	✓	✓	Tveganje financiranja je razdeljeno med partnerja projekta. Javni partner si bo v fazi javnega razpisa prizadeval oblikovati tak model financiranja, ki bo v najmanjši možni meri obremenjeval proračun MO Maribor. V vsakem primeru se kot izhodišče postavi model financiranja, kjer stroške začetne investicije nosi zasebni partner, javni partner pa dogovorjeno obdobje plačuje za storitve delujočega sistema.
tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljenega sistema		✓	Zasebni partner v celoti prevzame tveganje upravljanja in vzdrževanja vzpostavljene infrastrukture za dogovorjeno obdobje. Zasebni partner javnemu partnerju zagotavlja delujoč sistem skozi celotno dogovorjeno obdobje. Partnerja se uskladita glede režima odprave napak, dopustnega nedelovanja sistema zaradi okvar, instalacij, nadgradenj, ipd.
tveganje nedelovanja sistema		✓	Navedeno tveganje v okviru pogodbenih omejitev v celoti prevzema zasebni partner. V primeru neupravičenega nedelovanja sistema se s pogodbo predvidijo plačila pogodbenih kazni.
tveganje nadgradenj	✓	✓	V kolikor bo javni partner ocenil, da bi bilo potrebno vzpostavljen sistem nadgraditi, zaradi dodanih novih funkcionalnosti sistema, potem bosta stranki v okviru pogajanj opredelili način

			in stroške nadgradnje.
tveganje lastništva sistema	✓		Kot del javne infrastrukture, še posebno z vidika njene normalne rabe in razvoja, je pomembno, da je sistem v javni lasti.
tveganje zavarovanja sistema	✓		Tveganje zavarovanje vzpostavljenega sistema praviloma prevzema lastnik infrastrukture oz. sistema.
tveganje uporabe sistema	✓		Zasebni partner bo za kadre javnega partnerja izvedel ustrezno šolanje, na katerem se bodo usposobili za normalno uporabo sistema. Po prevzemu sistema v uporabo, bo tveganja, ki izhajajo iz normalne uporabe nosil javni partner.
tveganje finančne sposobnosti izvajalcev	✓		Tveganje finančne sposobnosti izvajalcev javno-zasebnega partnerstva nosi javni partner, saj bo s pogodbo o realizaciji projekta v obliki javno-zasebnega partnerstva nanj prenesel večino tveganj realizacije projekta. V primeru zmanjšane finančne sposobnosti izvajalca bi lahko bila ogrožena realizacija celotnega projekta.

8. PREDSTAVITEV RAZLIČNIH NAČINOV (MODELOV) ZA REALIZACIJO POSTAVLJENEGA CILJA:

Varianta, po kateri bi MO Maribor izvedla klasično javno naročilo ni primerna iz razloga, ker javni partner ne razpolaga z javnimi sredstvi potrebnimi za realizacijo celotnega projekta. Skladno z zakonodajo, ki ureja postopke oddaje javnih naročil mora naročnik razpolagati s sredstvi za realizacijo projekta v trenutku oddaje javnega naročila oz. v trenutku objave javnega razpisa. Glede na to, da naveden pogoj ni izpolnjen, niso izpolnjeni pogoji za realizacijo predmetnega projekta v obliki klasičnega javnega naročila.

Zakon o javno-zasebnem partnerstvu omogoča izvedbo projektov v naslednjih oblikah:

- pogodbena partnerstva: javnonaročniška oblika, koncesijska oblika;
- institucionalna partnerstva: z ustanovitvijo pravne osebe, s prodajo deleža javnega partnerja v javnem podjetju ali drugi osebi javnega ali zasebnega prava, z nakupom deleža, z dokapitalizacijo ali na drug soroden način.

Institucionalna oblika javno-zasebnega partnerstva je neprimerna za izvedbo predstavljenega projekta, saj je vrednost projekta relativno nizka, medtem ko so stroški ustanovitve in delovanja posebne pravne osebe sorazmerno visoki glede na vrednost projekta. Institucionalno partnerstvo je primernejše za dolgoročnejša javno-zasebna partnerstva, v katerih enakovredno vsak s svojim vložkom vstopata oba partnerja. V primeru institucionalnega partnerstva mora praviloma obstajati tudi močan javni interes, da se prevzema tveganje izvedbe projekta, kar se omogoča preko upravljalških pravic v okviru novoustanovljene pravne osebe. V konkretnem primeru pa je eno izmed ključnih tveganj, ki jih želi javni partner v celoti prenesti na zasebnega ravno tveganje izvedbe oz. implementacije sistema.

Pri odločitvi med koncesijsko in javnonaročniško obliko javno-zasebnega partnerstva je potrebno upoštevati določbo 27. in 28. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu. Navedene določbe opredeljujejo, da se pojem koncesijskega razmerja uporablja le za tista partnerstva pri katerih večino poslovnega tveganja nosi koncesionar, torej zasebni partner. V vseh ostalih primerih, ko iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo.

Pri pregledu primernosti projekta za izvedbo v koncesijski ali javnonaročniški obliki javno-zasebnega partnerstva, je potrebno najprej opredeliti katera tveganja povezana z realizacijo projekta bo prevzel posamezen partner. Iz zgornje matrice predvidene razdelitve tveganj je razvidna opredelitev in razdelitev poslovnih tveganja med bodočim javnim in zasebnim partnerjem. Na tej podlagi lahko zaključimo, da prenesena tveganja ne zadoščajo za izbiro koncesijske oblike javno-zasebnega partnerstva. Na tej podlagi lahko predlagamo, da je za realizacijo predmetnega projekta najprimernejša javnonaročniška oblika javno-zasebnega partnerstva.

9. POSTOPEK OBLIKOVANJA JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA:

Postopek sklenitve javno-zasebnega partnerstva mora slediti naslednjim načelom:

- **načelo gospodarnosti** (zasledovanje načela »value for money«),

- **načelo transparentnosti** (preglednost vseh postopkov),
- **načelo javnosti** (javna objava javnih razpisov),
- **načelo konkurence** (nediskriminatorno oblikovanje pogojev in meril),
- **načelo enakosti** (vodenje postopka na način, da se enake informacije posreduje vsem kandidatom ter na način, da se nobenega izmed njih ne preferira oz. diskriminira).

Ker bo javni partner tekom postopka zasebnim partnerjem ponudil priložnost, da predstavijo svoje predloge (tehnološke rešitve, model financiranja ...) je pomembno, da postopek izbire izvajalca omogoča usklajevanje in nadgradnjo predlogov. Zato predlagamo, da se postopek izbire izvajalca – zasebnega partnerja izvedbe po postopku konkurenčnega dialoga, skozi tri faze:

- a. prva faza: priznanje sposobnosti (tehnični, finančni, referenčni, kadrovski in drugi pogoji za priznanje sposobnosti);
- b. druga faza: dialog (kandidati, ki jim je bila priznana sposobnost, predstavijo ponujen način realizacije projekta, tako s tehničnega vidika, kot s finančnega vidika. Naloga javnega partnerja je, da vse predstavljene rešitve postavi na skupni imenovalac in določi funkcionalnosti, ki naj jih ima sistema ter opredeli način izbora najugodnejšega ponudnika);
- c. tretja faza: oddaja končnih pisnih ponudb.

Postopek konkurenčnega dialoga javnemu partnerju omogoča, da skozi interakcijo s potencialnimi zasebnimi partnerji, ki jim je v prvi fazi postopka priznana sposobnost, oblikuje in izbere optimalno tehnološko rešitev, ki je tudi javnofinančno sprejemljiva ter da se na ta način v najvišji možni meri dosežejo postavljeni cilji projekta.

10. Poudarki v postopku vzpostavitve partnerstva:

- a) izbira finančno stabilnega (likvidnega) partnerja, ki lahko zagotovi ustrezna investicijska sredstva;
- b) načelo gospodarnosti – »value for money«;
- c) uravnotežena razporeditev tveganj med partnerja;
- d) vzpostavitev konkurence v fazi izbire partnerja;
- e) maksimiziranje fleksibilnosti javnega partnerja v okviru postavljenih ciljev projekta;

- f) oblikovanje uravnoveženega partnerstva;
- g) zagotovitev kvalitetne in pravočasne izvedbe;
- h) oblikovanje dodatnih meril s ciljem izbora ekonomsko najugodnejše ponudbe.

11. PREDLOG OPTIMALNEGA MODELA:

Glede na zgoraj navedeno je potrebno zaključiti, da je realizacija projekta v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva mogoča in smotrna. Javni partner si bo v fazi javnega razpisa prizadeval, da vsa tveganja, ki izhajajo iz projekta natančno opredeli ter da se podrobno tudi opredeli, kateri izmed partnerjev jih prevzema.

Predlagan javnonaročniški model javno-zasebnega partnerstva temelji na zgoraj opredeljeni razdelitvi tveganj med javnim in zasebnim partnerjem. V vsakem primeru bi kot neprimerno ocenili institucionalno obliko partnerstva, saj se v njej vsa tveganja akumulirajo, kar je glede na vsebino in naravo projekta manj primerno, saj je v interesu javnega partnerja, da je jasno definirano katera tveganja prevzema, kateri izmed partnerjev projekta. Tako se zagotavlja tudi večja preglednost pri izvajanju projekta. Pri odločitvi med koncesijsko in javnonaročniško obliko javno-zasebnega partnerstva je potrebno upoštevati, da se pojem koncesijskega razmerja uporablja le za tista partnerstva pri katerih večino poslovnega tveganja nosi koncesionar, torej zasebni partner. V vseh ostalih primerih, ko iz okoliščin javno-zasebnega partnerstva ni mogoče ugotoviti, kdo nosi večino poslovnega tveganja, se v dvomu šteje, da gre za javnonaročniško partnerstvo. Koncesijska razmerja se tako praviloma uporabljajo v primerih, ko koncesionar storitev obračunava neposredno uporabnikom ali v primerih, ko gre za kombinacijo plačil iz proračuna in plačil uporabnikov. Le izjemoma, bi lahko utemeljili uporabo koncesijskega razmerja v primerih, ko se celotna plačila izvajajo iz proračuna. Navedena izjema se nanaša predvsem na situacije, ko gre za izvajanje javnih služb ali ko se koncesionarjem podeli posebno javno pooblastilo ali v primerih, ko bi zasebni partner nesporno prevzel večino tveganj, ki izvirajo iz projekta, torej ob tveganju izvedbe, vsaj še tveganje »trženja« in/ali tveganje dostopnosti. V predmetnem primeru tveganje »trženja« ni prisotno, saj narava in vsebina projekta ne omogoča in predvidevata »trženja« sistema, prav tako pa odpade tudi klasično tveganje dostopnosti, saj bo sistem pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom in plačila zasebnemu partnerju ne bodo temeljila na številu uporabnikov ali drugih parametrih sicer značilnih za navedeno tveganje.

Na podlagi navedenega in glede na razdelitev tveganj ocenjujemo, da je najprimernejša javno-naročniška oblika partnerstva. Naveden predlog je tudi skladen z določbami ZJZP, ki v primeru dvoma napotujejo na uporabo javnonaročniške oblike partnerstva. Temelj javnonaročniškega razmerja bo torej Pogodba o javno-zasebnem partnerstvu, ki bo imela nekatere klasične javnopravne elemente, s katerimi se bo zavarovalo javni interes.

Sklep: predlagamo realizacijo predmetnega projekta v obliki javnonaročniškega javno-zasebnega partnerstva, tako, da se v prvi fazi sprejme akt o javno-zasebnem partnerstvu, v katerem se ugotovi obstoj javnega interesa ter se opredelijo izhodišča projekta, predvsem iz vidika pravic in obveznosti bodočih partnerjev, prav tako se opredeli način izbora zasebnega partnerja (konkurenčni dialog) ter druga ključna vprašanja. S tem bo javni partner oblikoval okvir, znotraj katerega bo izveden javni razpis in izbran zasebni partner. Predmeten akt mora biti dovolj splošen, da omogoča javnemu partnerju odzivnost v fazi izvedbe konkurenčnega dialoga na konstruktivne predloge zasebnega sektorja.

Ljubljana, 15.12.2010

Boštjan Ferk, direktor



Inštitut
javno zasebno
partnerstvo

Inštitut za javno-zasebno partnerstvo, zavod Turjak
Železnica 14, 1411 Turjak, s: www.pppforum.si,
e: info@pppforum.si, davčno št.: SI22672826
matično št.: 3455114, TRR: SI56 2900 0005 5574 746