

Број: 2247/19-39
Датум: 02.12.2019. године

ПИТАЊА И ОДГОВОРИ У ВЕЗИ СА КОНКУРСНОМ ДОКУМЕНТАЦИЈОМ ЈН 08/19

Питање број 1:

Потребно је појаснити шта се подразумева под системом "BUS LOGIC"? Да ли се ради о "web portalu" или је у питању неки хардвер са којим тражена опрема треба да буде компатибилна? "Web portal Bus Logic" је пре више година набавила Дирекција и за њега није јавно доступна документација на основу које би се понуђач могао информисати и утврдити која опрема је компатибилна са постојећим системом, а посебно имајући у виду да нова тражена функционалност као што је бројање путника није подржана у постојећем систему. Напомињемо да је компанија која је произвела "Web portal Bus Logic" изузетно мала када се ради о системима за наплату карата и управљање возилима у јавном превозу и да није могуће утврдити која је опрема компатибилна са њиховим системом. Неопходно је обезбедити детаљну техничку спецификацију постојећег система "BUS LOGIC" обзиром да је исти у власништву Дирекције за јавни превоз града Ниша, а како би понуђачи могли да утврде која опрема је компатибилна са постојећим системом.

Такође из конкурсне документације произилази да сваки аутопревозник може набавити опрему различитих произвођача за продају карата, бројање путника као и за видео надзор. Бројање путника као и систем видео надзора нису подржани ПОСТОЈЕЋИМ системом "BUS LOGIC" што ће за последицу имати да ће у Дирекцији бити онолико различитих софтверских платформи за подршку поменутих система колико ће бити изабраних аутопревозника (из групе понуђача која ће поднети понуде). Чија је обавеза одржавања поменутих система? Да ли понуђач мора да изврши обуку запослених у Дирекцији за коришћење нових система за бројање путника и система видео надзора?

Одговор:

Предмет јавне набавке ЈН08/19 је услуга превоза путника на територији Града Ниша, односно избор приватног партнера који ће обављати комуналну делатност градског и приградског превоза путника на територији Града Ниша. Поред услуге коју ће вршити приватни партнер је обавезан да у својим возилима има одговарајућу опрему, чије техничке карактеристике је Наручилац прописао конкурсном документацијом. Потребна је компатибилност опреме коју приватни партнер мора да има у својим возилима са постојећим системом који је у

употреби код Наручиоца. Треба знати да Наручилац већ више година користи одређени софтвер који је део система за праћење возила и система за продају појединачних карата. Замена тог софтвера подразумевала би додатну инвестицију и додатно трошење јавних средстава, као и додатно време неопходно за имплементацију новог софтвера, због чега се инсистира да опрема (софтвер) превозника мора бити компатибилна са постојећим сервером и софтвером који користи Наручиоц у периоду од 2015. године до сада и који је дорађиван и усавршаван. Предвиђена је набавка уређаја за продају карата од стране превозника, јер постојећи уређаји су у употреби већ пет година, дотрајали су и показују одређене проблеме. Сваки од уређаја за продају карата има одређени софтвер који треба да се повеже са постојећим софтвером који користи Наручилац и омогући праћење реализације возила и продају карата. Наручилац обрачунава приход превозника на основу оствареног транспортног рада, односно обављеног превоза и односа између остварених и планираних часова рада. Како се ради о значајним износима на месечном нивоу, неопходна је потпуна и поуздана контрола од стране Наручиоца, која подразумева беспрекорну повезаност свих софтвера у укупном систему за праћење возила. Напомињемо да је предмет јавне набавке подељен на две партије и то пакет линија 1 и пакет линија 2. Оба пакета морају бити повезана и јединствена са укупним системом. Уколико би два различита превозника имали своје независне софтвере веома тешко би могли да буду компатибилни са системом Наручиоца, или би било потребно доста времена за њихову имплементацију. Јавни превоз у Граду Нишу је комунална делатност од општег економског значаја, за чију организацију и праћење је задужен Наручиоц од стране Града Ниша. Подразумева се континуитет у превозу, у одговарајућем обиму и квалитету. Нови систем превоза у Граду Нишу треба да обезбеди квалитетнији и поузданији превоз, а чему треба да допринесе и спровођење ове јавне набавке.

Уколико систем не буде јединствен и поуздан свако друго решење створило би простор за злоупотребу, јер би била отежана контрола кретања возила и праћење продаје карата.

Детаљним описом техничких карактеристика опреме која је потребна да буде уграђена у возила Наручилац указује каква и која опрема мора да буде, и поставио је исте услове пред све превознике. Превозник је обавезан да обезбеди опрему, а цена по којој се та опрема набавља је на превозницима, као и избор добављача.

На питање шта се подразумева под системом „Bus Logic“ одговор је следећи:

Под системом „Bus Logic“, који је набавио Град Ниш од групе понуђача који чине „Телеком Србија“ а.д. Београд и „Bus Logic“ д.о.о. Пожаревац а који је дат на коришћење Наручиоцу, се не подразумева обичан „Web Portal“ већ је у питању склоп већег броја програмских скрипти (софтвера) уско повезаних са уређајима (хардвером) који заједно чине веома комплексан систем а који произвођач

назива „BusLogic Tiketing Sistem“. Детаљније о овом систему постоје информације и то на веб страници www.bus-ticketing-system.com/sr/.

Одржавање постојећег система за електронску продају карата и управљање саобраћајем који је део такозване „ серверске стране “ у виду увезаних програмских скрипти је и даље у надлежности Наручиоца. Одржавање софтвера и хардвера који представљају уређај за продају карата код возача и кондуктера је претежно на страни превозника. Ове услуге превозници могу самостално уговорити са својим добављачем.

Одржавање система за бројање путника и видео надзор је у надлежности превозника.

Понуђач треба да изврши обуку запослених код Наручиоца за коришћење система за бројање путника и система видео надзора.

Питање број 2:

У првом одговору Наручиоца заводни број документа 2247/19-7 од 04.11.2019. године, између осталог наведено је: „Како је процес имплементације овог система дуг и захтевао је огромно ангажовање злослених у Дирекцији да савладају систем, управљају истим, обуче возаче и кондуктере Превозника за његово коришћење, сматрамо да је најрационалније да се настави са коришћењем постојећег система уз наставак надоградње система новим могућностима.“

Потребно је да се појасни наведено с обзиром на то да произилази да је Наручиоцу познато ко ће бити возачи и кондуктери иако је расписао јавну набавку ради закључења уговора о јавно- приватном партнерству.

С обзиром на то да ће наручилац сигурно морати да ради нову обуку својих запослених за систем за бројање путника као и за систем видео надзора, да ли би за Наручиоца било прихватљиво да се предвиди испорука новог система који обухвата све тражене функционалности и који је целина за себе а за који није потребна посебна обука запослених код Наручиоца, с обзиром на то да је много модернији и једноставнији за коришћење од постојећег? Наравно за овакву измену није потребна ни посебна сагласност Комисије за јавно приватно партнерство и Скупштине града Ниша с обзиром на то да ова одлука не утиче на пројекаг нити се ради о предмету пројекта односно предмету уговора о јавно приватном партнерству.

Одговор:

Наручиоцу није познато ко ће бити нови возачи и кондуктери понуђача који буду најповољнији са понудом, али разматрајући тренутну проблематику у Србији, на основу искуства које има Наручилац из претходног периода Наручилац истиче да је потребно време да се сва потребна лица упознају са системом који користи Наручилац.

Са друге стране имамо запослене код Наручиоца који остају исти и који би морали поново пролазити кроз процесе обуке и имплементације.

Систем бројања путника и видео надзора не спада у комплексне системе те је обука запослених за њих веома лака и не може се поистоветити са обуком запослених за коришћење система електронске наплате карата и управљање саобраћајем.

Тврдња да су ново-купљени системи који се предлажу од стране осталих произвођача система модернији и једноставнији не може се узети у озбиљно разматрање јер се за исте тврдње морају спровести озбиљни тестови, оформити комисија која би овакве наводе потврдила или оспорила.

Како смо навели и у претходним одговорима, Наручилац је преко Града Ниша добио на коришћење постојећи функционални систем који у потпуности одговара тренутним потребама и било каква набавка нових непроверених система од стране Наручиоца није прихватљива јер су рокови имплементације кратки због рокова почетка примене нових уговора са превозницима. Како су у питању значајни приходи који се остварују на дневном нивоу, први дан рада превозника у складу са новим уговорима мора бити праћен адекватним већ купљеним-постојећим системом како би контрола прихода била на највишем нивоу. Нове набавке од стране превозника не спадају у куповину комплетног система већ само у набавку јединица за продају карата.

Питање број 3:

У другом одговору Наручиоца број 2247/19-7 од 04 11.2019. године, између осталог наведено је:

„Почетак примене валидатора карата зависи од следећих услова:

- Стратешка одлука локалне самоуправе о преласку на нови систем продаје карата;
- Формирање екстерне продајне мреже свих врста карата (паркомати, трафике);
- Омогућавање "on line" куповине карата путем интернета.

Техничке карактеристике и термин почетка примене валидатора карата биће прописане од стране Дирекције након испуњења свих горе наведених услова..“

Имајући у виду да је увођење валидатора стратешка одлука Наручиоца те да у овом поступку јавне набавке Наручиоцу није познато какве ће валидаторе приватни партнер морати да набави као и чињеницу да је у конкурсној документацији наведено само „Валидатор карата са NFC&MIFARF. читачем за електронске карте и дисплејом и са додатним "QR" код читачем мора бити постављен на свака врата“:

- а) на који начин ће приватни партнер гарантовати да ће да набавити валидаторе које Наручилац након доношења стратешке одлуке буде желео (одредио) да има у аутобусима?
- б) На који начин ће понуђач да формира цену ако му је непознато колико ће коштати валидатори, с обзиром на то да нису одређени технички детаљи уређаја? У тренутку подношења понуде понуђачу је једино познато да ће цена по пређеном километру након увођења валидатора бити умањена 0,13 евра по пређеном километру, те да тада неће имати трошак накнаде зараде кондуктерима.
- ц) Како је могуће доставити понуду када се у тренутку подношења не зна тренутак када ће се увести валидатори (може да се донесе одлука у првој, а може и у последњој години трајања уговора), ради се о будућој неизвесној околности која зависи од воље и жеље Наручиоца на коју понуђач не може да утиче? Ово из разлога што нико не може да гарантује цену валидатора наредних седам година. Неопходно је у овом делу изменити конкурсну документацију.
- д) Зашто се овом конкурсном документацијом тражи набавка валидатора када није познат начин на који ће се будуће бесконтактне картице допуњавати. Тражити набавку валидатора, а у исто време не тражити и ПОС терминале за допуну картица је исто што и куповати аутомобилски мотор без идеје у коју каросерију ће се уградити. Такође овом конкурсном документацијом није утврђено ко ће вршити персонализацију бесконтактних картица као и персонализацију "SAM modula" без којих валидатори не могу да раде.

Одговор:

Треба имати у виду план и намеру Наручиоца и Града Ниша да у наредних седам година трајања јавног уговора, имплементирају савременију опрему, са циљем олакшаног функционисања превоза (што је истовремено и у интересу превозника, имајући у виду да на тај начин неће зависити од понашања / пропуста кондуктера и возача у продаји и провери карата), с тим да сви конкретни елементи не могу бити познати у тренутку закључења јавног уговора, али је важно да сви понуђачи буду упознати са својим обавезама, односно у тренутку закључења уговора преузму одређене обавезе, саглашавајући се са јавним уговором и конкурсном документацијом. Није неуобичајено да код дуготрајних уговора постоје елементи који не могу бити детаљно опредељени, нити да постоје елементи који су непроменљиви (осим предмета и трајања уговора код уговора о јавно-приватном партнерству), те се управо из наведених разлога у јавни уговор уносе одредбе о расподели ризика између јавног и приватног партнера, као и одредбе о условима и могућности промене уговорених елемената, односно измене јавног уговора. Наиме, с обзиром да је у делу расподеле ризика предвиђено да Наручилац, као јавни партнер, сноси ризик планирања, то значи да је својом одлуком да улаже у унапређење и побољшање јавног превоза у Нишу, преузео ризик да понуде заинтересованих понуђача буду

више за онај износ потребних додатних улагања од стране превозника. Како се наводи у питању, постоји могућност да увођење валидатора буде у првој, али и у последњој години релаизације јавног уговора, па је то ризик који би обе уговорне стране морале да укалкулишу приликом планирања и спровођења поступка јавне набавке (јавни партнер) односно приликом опредељења цене и понуде (приватни партнер). Поред наведеног, јавни уговор (осим у делу претходно наведених елемената) није непроменљив, односно јавним уговором предвиђено је да се јавни уговор може изменити, односно није затворена и забрањена могућност да се јавни уговор измени у делу, на пример, прецизирања техничких карактеристика додатне опреме која се захтева од приватног партнера, и делу цене, уколико би наведено било применљиво у конкретном случају. Оно што је важно јесте да набавка предметне опреме није постављена као услов за учешће у поступку јавне набавке, односно не представља додатни квалификациони услов на основу кога би била оцењена прихватљивост понуде понуђача, па у том смислу не може бити противна члановима 61. односно 70. Закона о јавним набавкама.

Одговори на постављена подпитања су:

А. Прихвата се примедба у вези гаранције о набавци валидатора и извршиће се одговарајућа допуна конкурсне документације.

Допуна се састоји у томе да се приватни партнер обавезује давањем одговарајуће изјаве да ће набавити тражене валидаторе.

Б. Прихвата се примедба у вези формирања цене ако је непозната цена валидатора, јер нису одређени технички детаљи и извршиће се одговарајућа допуна конкурсне документације.

Ц. Прихвата се примедба да није одређен тачан тренутак увођења валидатора и извршиће се одговарајућа измена конкурсне документације.

С обзиром да Наручилац није дефинисао тачан датум увођења валидатора у систем наплате карата и у документацији за набавку, исти се дефинише и то на следећи начин: Обавеза превозника је да одмах на почетку шесте године коришћења система, уведе валидаторе у своја возила и омогући њихово коришћење.

Д. Опрема за допуњавање бесконтактних картица неће бити набављана од стране превозника већ искључиво од стране Наручиоца. Како ће инвеститор те опреме бити Наручилац, иста није предмет ове набавке. Персонализацију електронских чип картица ће вршити Наручилац што такође није предмет ове набавке. Персонализацију „SAM“ модула ће вршити добављач валидатора у моменту њихове набавке, односно одмах на почетку шесте године коришћења система.

Питање број 4:

Одредбом члана 61. став 1. Закона о јавним набавкама, прописано је да је наручилац дужан да припреми конкурсну документацију тако да понуђачи на основу ње могу да припреме прихватљиву понуду. У тачки 5) става 4. истог члана Закона прописано је да конкурсна документација садржи «врсту, техничке карактеристике (спецификације), квалитет, количину и опис добара, радова или услуга, начин спровођења контроле и обезбеђивања гаранције квалитета, рок извршења, место извршења или испоруке добара, евентуалне додатне услуге и сл.».

У одредбама члана 70. Закона о јавним набавкама, између осталог прописано је да техничке спецификације и пројектна документација, представљају техничке захтеве који су обавезни и саставни део конкурсне документације у којима су предвиђене описане карактеристике добара услуга или радова. Оне морају омогућити да се добра, услуге или радови који се набављају опишу на начин који је објективан и који одговара потребама наручиоца. Техничке спецификације у случају набавке добара и услуга одређују карактеристике добара као што су димензије, ниво квалитета, укључујући и методе за осигурање квалитета, сигурност, ниво утицаја на животну средину, потрошњу енергије, потрошњу других битних ресурса током коришћења производа, као и друге карактеристике које се тичу производа као што су назив под којим се производ продаје, терминологија, ознаке, тестирање и методе тестирања, паковање, обележавање и етикетирање, производни процес и процедура оцене усаглашености. Наручилац је дужан да наведе техничке спецификације у конкурсној документацији која се односи на сваку појединачну јавну набавку.

Одговор:

Наручилац је навео опште техничке захтеве свих ставки које су предмет набавке до нивоа за који сматра да је уопштен без одређених детаља који могу довести до фаворизације одређених добављача појединих ставки које су предмет набавке.

Питање број 5:

У шестом одговору Наручиоца број 2247/19-7 од 04.11.2019, године, између осталог наведено је: „Термални принтер мора бити интегрисан у возачку конзолу због компактности уређаја и непостојања бежичне везе. Везе између уређаја и принтера мора бити стабилна и сигурна. Такође повезивање - упаривање између два уређаја може бити проблематично за возаче и кондуктере, те се из овог разлога тражи искључиво интегрисана варијанта која не захтева никако упаривање више уређаја у моменту паљења истог.“

Да ли термални принтер може бити повезан каблом уместо бежичном везом с обзиром на то да кабл гарантује стабилну везу и да таква веза не изискује било какво упаривање? У интегрисаном уређају су различите компоненте (нпр. рачунар и штампач) спојени управо путем каблова, односно на исти начин као што би то био случај и са неинтегрисаним (одвојеним) уређајима који би били повезани кабловима (нпр РС 232, РС 485 итд.). Самим тим, ни са интегрисаним уређајем се не постиже "беспрекорна веза" што је управо наведено као главни разлог оваквог захтева наручиоца. Такође сматрамо и да је решење које

подразумева одвојен возачки компјутер од термалног принтера а повезаног каблом, боље за наручиоца, а све из разлога лакшег одржавања система. Уколико термални принтер не ради довољно је само њега заменити док возачка конзола може и даље несметано радити, што смањује трошкове које понуђач треба да укалкулише у тренутку подношења понуде. Такође сматрамо да се овим ограничењем смањује могућност Понуђача да понуди квалитетно решење Начин на који је у актуелној конкурсној документацији постављен захтев (да термални принтер мора да буде интегрисан у возачку конзолу) ограничава конкуренцију и није постављен објективно. Протребе наручиоца би задовољио и решење где принтер није интегрисан у возачку конзолу, односно обезбедила би се конкурентност између понуђача у складу са законским одредбама, што је дужност и обавеза наручиоца.

Одговор:

Повезивање каблом између термалног принтера и возачке конзоле јесте најбоље решење за Наручиоца јер се сматра и најстабилнијом комуникационом везом. Међутим, ово решење за наручиоца није комплетно уколико се термални принтер и возачка конзола не налазе у истом кућишту и уколико не чине једну јасну компактну мању целину из следећег разлога: у периоду од 2016. године до 2019. године, Наручилац је користио комбинацију ова два уређаја који нису чинили компактну целину у једном кућишту те је самим тим било одређених проблема а који су узрок тренутног става наручиоца о компактности уређаја у једном кућишту. Неки од проблема су: губљење термалног принтера јер није јасно повезан са возачком конзолом па је потреба за евиденцијом (задужењем и раздужењем) дуплирана, постојање два произвођача уређаја што је дуплирало комуникацију са произвођачима-сервисерима, дуплирана набавка резервних делова за два различита уређаја.

Још један од потенцијалних проблема некомпактних уређаја може бити дужина кабла између њих која мора бити минималних 30 до 50 цм чиме се ризик од прекида истог аутоматски повећава а самим тим исправан рад уређаја доведен је у питање.

Набавка уређаја који чине компактну целину возачке конзоле и термалног принтера на тржишту не представља проблем, јер постоји већи број произвођача-добављача који овакав уређај могу обезбедити по повољним ценама, те самим тим Наручилац не сматра да је конкурентност понуђача доведена у питање.

Питање број 6:

Приликом давања појашњења чему служи батерија минималног капацитета 2000 мАh с обзиром на то да возачка конзола има напајање преко акумулатора, Наручилац је навео: „Извор напајања у возилу често зна да буде проблематичан, те је сваки тренутни прекид струје, пад напона или утицај

осталих уређаја у аутобусу непожељан у смислу да може доћи до прекида рада уређаја и самим тим угрози стабилност евидентирања продатих карата од стране возача. Такође услед тренутног прекида напајања у возилу, возач одређено време може и даље издавати карте све до момента док се обрт или полуобрт не заврши и возило не искључи из саобраћаја. Присуство батерије омогућава стабилност уређају као и његову мобилност."

Како може у возилу за које се тражи да буде у потпуности технички исправно да „Извор напајања у возилу често зна да буде проблематичан“. Наручилац овом конкурсном документацијом тражи да превозник у потпуности гарантује да је возило технички исправно (што подразумева и исправан акумулатор односно све компоненте напајања). У случају рада мотора, немогуће је да не постоји "проблематично напајање".).

Одговор:

Наручилац тражи од понуђача да возило буде технички исправно и понуђачи дају одређене гаранције да ће обезбедити што већи проценат ове исправности што је у аутомотив индустрији на неки начин и нормално. Не постоји машина нити електро опрема која се не може из одређених разлога покварити пре или касније те се ниво квалитета ове опреме мери у процентима попут 99% исправности или 99,99% али никако са процентом од 100%. Из тог разлога понуђачи не могу гарантовати за 100% исправност возила јер ће у неким моментима из објашњивих разлога, одређена возила имати техничке проблеме на самим линијама када ће исправност рада извора напајања бити доведена у питање и када ће превозник исто возило у одређеном моменту након стварања услова за то, возило и искључити из саобраћаја ради замене истог са исправним возилом. У оваквим моментима батерија на возачкој конзоли има своју улогу те је из тог разлога, наручилац и тражи кроз конкурсну документацију. Поред потпуног прекида рада извора напајања, искуство наручиоца из претходног периода показује да се у кратким интервалима у возилима може појавити проблематичан извор напајања те је и у оваквим ситуацијама присутност батерије јако битна за наручиоца.

Питање број 7:

У шестом одговору наведено је и да је пожељно да оба уређаја (возачка конзола и уређај за продају карата код кондуктера) имају исте техничке карактеристике из следећих разлога:

- Да превозник може исте користити као возачку конзолу и уређај за продају карата код кондуктера;
- Због лакше обуке возача и кондуктера и јединственог упутства за руковођење.

У конкурсној документацији је наведено колико треба да буде возачких конзола и уређаја за продају карата код кондуктера у возилима, није јасно зашто би превозник користио уређај за продају карата као возачку конзолу?

Имајући у виду захтеван број линија и минималан број аутобуса, јасно је да је неопходно ангажовати преко 450 возача и око 300 кондуктера. Потребно је да се појасни зашто треба да имају заједничку обуку и упутство. Зашто би кондуктер (који ће радити док се не донесе одлука о инсталирању валидатора) требало да буде обучен за коришћење возачке конзоле.

Одговор:

Поред разлога који су већ наведени, искуство наручиоца из претходног периода показује још и да је превозницима олакшано одржавање и коришћење опреме уколико се користи јединствен модел и произвођач. Како је у питању аутомотив индустрија, сва опрема у возилу која није саставни део оригиналне опреме самог возила, зна да се квари јер је иста подложна великој температурној разлици, вибрацијама и неадекватном коришћењу. Из тог разлога, превозник мора имати резервне уређаје као што има и резервне делове за одржавање самих возила. Возачка конзола и кондуктерски уређај представљају основне делове система за прикупљање прихода те је самим тим и њихово присуство у возилу јако битно за Наручиоца. Када је у питању исти модел и произвођач за оба уређаја, самим тим је присуство одређене мање количине резервних уређаја могуће те се на тај начин смањује трошак превознику и омогућава брза и лака замена.

Обука мора бити детаљна и адекватно организована, што захтева озбиљну припрему едукатора-инструктора. Да би све то било организовано на исправан начин, Наручилац сматра да се смањењем врсти уређаја, што је у овом примеру са два на један, смањује и организација инструктора као и самих обука на један простији и једноставнији ниво где се израђује само једно упутство и где запослени уче да раде на једној врсти уређаја.

Питање број 8:

Наручилац конкурсном документацијом тражи да се испоручи довољан број уређаја за продају карата (по један за сваки аутобус осим за „соло“ приградски) као и да се у неком тренутку испоруче валидатори (по један за свака врата на аутобусу). Уз помоћ уређаја за продају карата кондуктери ће продавати карте док се не донесе одлука да се инсталирају валидатори (тада престаје потреба за коришћењем уређаја за продају карата).

Понуђач (превозник) ће морати приликом давања понуде да обрачуна цену и уређаја за продају карата и валидатора.

Наручилац тражећи да се испоруче и уређаји за продају карата код кондуктера и валидатори није на исправан начин одредио сврху и намену јавне набавке. На начин на који је расписана јавна набавка, ненаменски се троше јавна средства, односно два пута се купује добро које има исту сврху и намену. Имајући у виду

наведено, наручилац је поступио супротно начелу ефикасности и економичности, прописаном у одредбама члана 9, Закона о јавним набавкама.

Одговор:

Пројектом о јавно-приватном партнерству је предвиђено да набављена опрема за продају карата свакако има своју функцију до увођења валидатора.

Наручилац је донео одлуку о одређивању датума почетка коришћења валидатора, односно прецизирао је исти. Датум почетка коришћења валидатора јесте одмах на почетку шесте године од момента потписивања уговора између Наручиоца и превозника. Превозник ће имати обавезу набавке валидатора тек у петој години уговора. На овај начин Наручилац није поступио супротно начелу ефикасности и економичности прописаним у одредбама члана 9. Закона о јавним набавкама јер ће превозник пуних пет година користити тражену опрему (возачка конзола плус кондуктерски уређај без валидатора) што је више од 70% времена трајања уговора.

Питање број 9:

У конкурсној документацији је наведено да сензори за аутоматско бројање путника морају имати могућност детекције покушаја јачих удараца и о таквим ситуацијама се морају обавештавати оператери у контролном центру у реалном времену, слањем "email" или SMS поруке од стране система.

Потребно је да се наведе модел сензора за бројање путника који има „МОГУЋНОСТ ДЕТЕКЦИЈЕ ПОКУШАЈА ЈАЧИХ УДАРАЦА“?

Одговор:

Прихвата се примедба у делу навођења модела сензора за бројање путника који има „ могућност детекције покушаја јачих удараца „ и извршиће се одговарајућа измена конкурсне документације, на тај начин тако што ће тај део бити избачен из конкурсне документације.

Питање број 10:

Имајући у виду да се конкурсном документацијом тражи да сва опрема која се уграђује у возила буде у исправном стању и да функционише све време трајања уговора (седам година), те да ће се понуђач (превозник) у неком тренутку испоручити валидаторе (а повући уређаје за продају карата код кондуктера) сматрамо да је неопходно да Наручилац предвиди да понуђач достави адекватан доказ (изјаву или потврду произвођача опреме) да је опрема која се испоручује надоградива, да би била функционална све време трајања уговора.

Одговор:

У Изменама и допунама конкурсне документације, која је објављена на Порталу јавних набавки дана 05.11.2019. године, већ је дат одговор на постављено питање и гласи:

„ Испуњеност техничких карактеристика опреме наведених у члановима 19. до 22. Општих услова, превозник доказује достављањем Комисији техничке спецификације уграђене опреме и Изјавом да уграђена опрема испуњава тражене техничке карактеристике „ .

Докази у виду спецификације уграђене опреме, Изјаве или Потврде понуђача се достављају приликом провере уграђене опреме, у складу са дефинисаним роковима почетка примене.

Питање број 11:

У члану 23. став 1. Модела уговора (који је по наводима Наручиоца немогуће мењати с обзиром на то да је Комисија за јавно приватно партнерство дала сагласност) наведено је „Продаја карата ће се вршити преко возачке конзоле или уређаја за продају карата, који ће се налазити у возилима превозника (код возача или кондуктера) или на други начин који утврди Дирекција.“

Имајући у виду наведену одредбу Модела уговора, потребно је да се појасни који је то „други начин који утврди Дирекција“ и на који начин ће понуђачи да дају понуду ако не знају начин на који ће се обављати продаја карата (а у складу са КД и Моделом уговора, продаја карата мора да се обавља)?

Одговор:

Продаја карата вршиће се преко возачке конзоле или уређаја за продају карата, односно валидатора, али је, имајући у виду дужину трајања уговора, остављена могућност да то буде и неки други начин, а да оно на шта понуђачи треба да рачунају и шта треба да укалкулишу у понуду, јесу опрема за продају карата и валидатори, како је то опредељено Конкурсном документацијом и јавним уговором.

Питање број 12:

У члану 23. став 4. Модела уговора наведено је: „Продаја карата ће се вршити и електронски (кад се буду стекли услови), путем интернета уз коришћење он-лајн апликације или путем одговарајућих картица (магнетне и др.)“

- Ко ће сносити трошкове инсталације он-лајн апликације и путем одговарајућих картица (магнетне и др.)?

- На који начин ће се Наручиоцу гарантовати да ће уграђена опрема подржавати захтеве Наручиоца (имајући у виду да је то у овом тренутку будућа неизвесна околност)?

Одговор:

На питање „ Ко ће сносити трошкове инсталације on-line апликације и путем одговарајућих картица “, а у вези члана 23. став 4. Модела уговора где је наведено:

„ Продаја карата ће се вршити и електронски (када се буду стекли услови), путем интернета уз коришћење он-лајн апликација или путем одговарајућих картица (магнетне и др.) „ одговор је следећи:

Ова опција је већ подржана у постојећем систему (серверска страна) који је Наручилац набавио у претходним набавкама, тако да за исте не постоје накнадни трошкови.

Наручиоц је јасно дефинисао у конкурсној документацији да набављена опрема од стране превозника мора бити компатибилна са постојећим системом.

Одговор на питање „ На који начин ће се Наручиоцу гарантовати да ће уграђена опрема подржавати захтеве Наручиоца “ је садржан у одговору на питање број 10.

Питање број 13:

У члану 25. Модела уговора наведено је: „Када се у току трајања Уговора створе услови за увођење новог система за продају карата који подразумева продају карата без кондуктера, Дирекција ће својим упутством прописати начин продаје, које ће постати саставни део овог Уговора и које је превозник дужан да поштује и по истом поступу, без измене овог Уговора.

Потписивањем овог Уговора, превозник потврђује и прихвата додатне обавезе у вези са увођењем новог система за продају карата, како је то предвиђено Уговором и конкурсном документацијом.”

Потребно је да се појасне наведене одредбе, Одредбе члана 25. Потпуно су у супротности са одредбама Закона о облигационим односима, Закона о јавним набавкама и Закона о јавно приватном партнерству и концесијама, с обзиром на то да се у наведеним одредбама ради о неизвесном и временски неодређеном догађају са којим понуђач треба да се сагласи.

НЕДОСТАТАК КОНКУРСНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

У конкурсној документацији није дат технички опис валидатора, а потребно је да се када се за то стекну услови испоручи преко 400 валидатора. Имајући у виду конкурсну документацију за конкретну јавну набавку, и наведене одредбе Закона, ни један понуђач не може да достави одговарајућу понуду у складу са одредбом прописаном у члану 3. Тачка 32.)

У конкурсној документацији за предметну јавну набавку „Техничке карактеристике” у делу који се односи на опрему која служи за наплату карата

нису описане на објективан начин који одговара потребама наручиоца. У том делу конкурсне документације није испоштовано ни начело економичности које обавезује наручиоца да прибави услуге односно добра одговарајућег квалитета имајући у виду сврху и намену јавне набавке, као ни начело обезбеђивања конкуренције у којем је прописано да наручилац не може да ограничи конкуренцију коришћењем дискриминаторских техничких спецификација.

Сматрамо да увођење валидатора не би требало да буде предмет ове јавне набавке јер нису дефинисане кључне одредбе на основу којих се могу дефинисати техничке карактеристике самих уређаја, а то су;

- који тип картица ће се користити,
- како ће се вршити допуна картица,
- да ли ће бити омогућени алтернативни канали плаћања као што су "NFC" мобилни телефон, бесконтактне банкарске (платне) картице, интернет допуна
- да ли ће се омогућити неке од додатних функционалности (звучна најава, истицање битних порука...).

Закључак:

Имајући у виду питања и примедбе које вам достављамо, предмет набавке и намеру Наручиоца да осавремени начин наплате карата у граду Нишу, а ради добијања опреме која ће обезбедити квалитетну наплату карата предлажемо, да се из јавне набавке услуге превоза путника на територији Града Ниша ЈН 08/19 изостави део који се односи на опрему за наплату карата у градском и приградском превозу у Нишу, односно да се из Конкурсне документације, у делу „Техничке карактеристике“ изоставе чланови 19,20,21 и 22. и да се из модела уговора изоставе чланови 23. и 25, Као и одредбе других чланова који се тичу опреме за наплату карата, и да набавка валидатора и осталих елемената подсистема за наплату карата (као нпр. уређаја за допуну, уређаја за конфигурацију смарт картица и сл.) буде предмет одвојене набавке. Техничке карактеристике предмета набавке, у делу који се односи на опрему која служи за наплату карата, нису описане на објективан начин који одговара потребама наручиоца, а у складу са одредбом члана 70. наручилац је дужан да конкурсну документацију припреми тако да омогући да се услуге и добра опишу на објективан начин који одговара потребама наручиоца.

У том делу конкурсне документације није испоштовано ни начело економичности, прописано у члану 9. Закона о јавним набавкама, које обавезује наручиоца да прибави услуге односно добра одговарајућег квалитета имајући у виду сврху и намену јавне набавке, као ни начело обезбеђивања конкуренције, прописано у члану 10. Закона, у којем је наведено да наручилац не може да ограничи конкуренцију коришћењем дискриминаторских техничких спецификација.

С обзиром на све наведено, а посебно имајући у виду да се предмет јавне набавке односи на услуге превоза путника на територији Града Ниша, да је циљ поступка избор приватног партнера и закључење уговора о јавном приватном партнерству за поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ниша, те да је предмет уговора

који ће се закључити са приватним партнером је регулисање права и обавеза наручиоца и приватног партнера у делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ниша, произилази да Наручилац изостављањем из јавне набавке дела који се тиче опреме за наплату карата, не мора да мења Пројекат јавно приватног партнерства већ да само у складу са одредбама прописаним у члану 63. Закона о јавним набавкама измени конкурсну документацију тако што ће изоставити део који се односи на опрему за наплату карата.

Одговор:

Наручилац је у одговорима на претходна питања најавио измену конкурсне документације у делу времена почетка примене валидатора. Наведеним изменама прихваћена је примедба.

Конечно, с обзиром да се у закључку тражи брисање захтева који се односи на опрему за продају карата, треба истаћи да је предметни предлог пројекта добио све потребне сагласности, односно сагласност Града Ниша, а да је Комисија за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије дала позитивно мишљење да се предметни пројекат, онако како је осмишљен и постављен, може реализовати у форми јавно-приватног партнерства, тако да Наручилац у овој фази поступка нема могућност да мења сам предмет пројекта, који укључује и набавку одређене опреме а која служи за реализацију јавног превоза. Предлог који даје заинтересовано лице, да се набавка система за продају карата организује као посебна набавка није применљив нити могућ, јер би предмет таквог поступка био набавка опреме за потребе трећег лица (превозника). Наиме, Наручилац није власник аутобуса, те није овлашћен да набавља опрему за имовину трећих лица, јер би наведено поставило питање власништва над таквом опремом, те начин враћања након истека јавног уговора. Додатно, наведено би подразумевало да трошак набављања опреме сноси Наручилац, па би се поставило питање да ли би превозник био обавезан да, у случају да користи опрему коју је набавио Наручилац у својим возилима, плаћа одређену накнаду за коришћење, те да ли би то и како утицало на понуду превозника, тако да и на тај начин долазимо до будућих и неизвесних околности, којима се противи понуђач. С обзиром да је намера да се у будућности инсталира опрема за продају карата, те да наведено представља саставни део пројекта, не постоји могућност да се наведено искључи из пројекта. Од превозника се такође очекује да изврше и неке друге обавезе које доспевају у будућности (у погледу обнављања возног парка), тако да би се наведена аргументација могла применити и на ту обавезу (неизвесно је колико ће то коштати за неколико година), али је то, како је претходно наведено, ризик који сноси и преузима превозник, приликом формирања понуде.

Комисија за јавну набавку