

Број: 2247/19-31  
Датум: 28.11.2019. године

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

### Питање 1:

Понуђач сматра да је Наручилац поделом јавне набавке на две партије ограничио конкурсну у смислу члана 10. став 1. Закона о јавним набавкама. Нема обезбеђења конкуренције, уколико се захтевима постављеним у конкурсnoj документацији омогућава да само један понуђач може удовољити истим и послти прихватљиву понуду.

### Одговор:

Планирање даљег развоја система јавног превоза у Граду Нишу урадили су аутори студије јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Ниша, предузеће Traffic & transports Solutions d.o.o. Нови Сад и факултет Техничких наука Нови Сад, којом су предвиђене две партије, односно пакет линија 1 и пакет линија 2. На Предлог пројекта јавно-приватног партнерства, који је урађен у складу са овом студијом, дато је позитивно мишљење од стране Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, а сагласност на предложени пројекат дала је Скупштина Града Ниша.

Поступак избора приватног партнера је покренут поступком јавне набавке, која је обликована у две партије, односно два пакета линија, истоветна са партијама наведеним у студији и пројекту.

Приликом формирања пакета линија тежило се да се цео систем подели на мање целине и то тако да будући приватни партнери буду везани за одређене коридоре. На тај начин ће они лакше и уз мање трошкове организовати поверени превоз путника, а биће омогућена и већа препознатљивост превозника од стране корисника услуга, што би требало да допринесе и подизању квалитета услуга превоза. Анализама је утврђено да је оптимално формирати два пакета линија и то пакет линија 1 са укупно 89 возила и пакет линија 2 са укупно 32 возила. Понуду за сваки од пакета линија може да да и група понуђача, а не само један понуђач, самим тим није прихватљива констатација да понуду за пакет 1 може да понуди само један понуђач.

## **Питање 2:**

Сматрамо да је неопходно да Наручилац прецизира у којим конкретно случајевима се реализује банкарска гаранција.

## **Одговор:**

Банкарска гаранција за добро извршење посла служи за обезбеђење уредног извршења свих уговорних обавеза приватног партнера преузетих јавним уговором. Имајући у виду да су обавезе приватног партнера јавним уговором јасно одређене, следи да свака повреда односно неизвршење преузетих обавеза, ствара основ за реализацију банкарске гаранције. У том смислу нема основа нити потребе за даљим прецизирањем, односно лимитирањем основа за реализацију банкарске гаранције, имајући у виду да су све обавезе приватног партнера унапред одређене јавним уговором.

## **Питање 3:**

У конкурсној документацији на страни 71. у Моделу уговора о јавном-приватном партнерству у области пружања услуга градског и приградског превоза путника на територији града Ниша, у чл.3. ст.3. стоји да уговорне стране могу продужити трајање овог уговора само изузетно, уколико Превозник без своје кривице, није могао да изврши своје обавезе предвиђене овим Уговором за време за који превозник није могао да изврши своје обавезе. Сматрамо да је оваква формулација нејасна и недовољно прецизна и молимо да Наручилац прецизира који су то случајеви у пракси када се ова одредба има применити, односно у којим ће се конкретно случајевима сматрати да Превозник без своје кривице није могао да изврши уговорене обавезе.

## **Одговор:**

Чланом 18. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр.88/2011, 15/2016 и 104/2016) предвиђено је да рок на који је закључен јавни уговор не може се продужити, осим у случају када је приватни партнер, без своје кривице онемогућен у спровођењу својих уговорних обавеза. У том смислу, самим Законом је предвиђена наведена могућност, без даљег прецизирања, односно обавезе да наведено буде посебно регулисано јавним уговором. Из саме формулације следи да наведена одредба онемогућава промену рока, као битног елемента јавног уговора, осим у изузетним ситуацијама које пре свега обухватају ситуације више силе, како је то регулисано јавним уговором, али и друге ситуације у којима приватни партнер не обавља превоз, без своје кривице и *argumentum a contrario*, јавни уговор се не може продужити уколико, примера ради, приватни партнер одбије да извршава своје обавезе, иако су испуњени сви

законски и услови предвиђени јавним уговором. У том смислу, није могуће дати лимитативну листу ситуација и основа по којима се у овом случају може продужити трајање јавног уговора, јер се, имајући у виду трајање јавног уговора, не може предвидети шта се све може подвести под наведену одредбу Закона, односно јавног уговора, нити би то било у духу наведене законске (и уговорне) одредбе, осим случајева више силе, који су већ регулисани јавним уговором.

#### **Питање 4:**

Да ли постоји могућност укључења високо подних возила на линијама, а због безбедности учесника у саобраћају?

#### **Одговор:**

На свим линијама градског и приградског превоза путника на територији Града Ниша, по тренутно важећим уговорима, саобраћају како високоподна тако и нископодна возила. Од стране превозника који обављају превоз нисмо добили примедбе у смислу проблема у реализацији полазака у систему јавног градског и приградског превоза на територији града Ниша нископодним возилима. Јавном набавком је предвиђена обавеза да сва возила морају да буду нископодна у складу са Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима, како би сва возила у систему јавног превоза у Нишу била доступна и особама са посебним потребама, односно обавезан услов је да свако од возила на минимум једним вратима има уграђену рампу за инвалиде. Превоз нископодним аутобусима гарантује најмање исту безбедност као и превоз високоподним аутобусима.

#### **Питање 5:**

До ког нивоа и у ком периоду Дирекција има право да, изменом редова вожњи, смањи уговорени обим транспортне услуге/броја километара? Ко сноси ризик смањења уговореног обима производа транспортне услуге с обзиром да члан 45. Уговора не ређује терет овог важног ризика?

#### **Одговор:**

Питање до ког нивоа и у ком периоду Дирекција има право да, изменом редова вожњи, смањи уговорени обим транспортне услуге регулисано је чланом 52. Модела уговора, који гласи:

„ На захтев Дирекције, односно превозника, Уговор се може изменити. Измене из става 1. овог члана не могу да обухвате следеће одредбе:

- 1) предмет Уговора и
- 2) рок на који је Уговор закључен.

Свака уговорна страна може упутити писани, образложени захтев за измену Уговора другој уговорној страни, која је дужна да такав захтев размотри и на исти одговори у року од 30 (тридесет) дана од дана пријема захтева.

У случају да се уговорне стране сагласе око измена и допуна Уговора, на поступак измене Уговора, примењују се прописи којима се уређује закључење уговора, на основу којих уговорне стране закључују анекс овог Уговора у писаној форми.

Одредбе о изменама и допунама Уговора не односе се на случајеве у којима ће се, у складу са одредбама Уговора, примењивати другачији или додатни услови од уговорених, без измена Уговора,,.

На основу наведеног може се закључити да се обим транспортне услуге може променити само изменом уговора у погледу обима транспортне услуге, уз сагласност обе уговорне стране.

#### **Питање 6:**

У конкурсној документацији у чл. 7. ст. 7. стоји да Комисија у сваком тренутку, без претходне најаве, може извршити преглед свих возила укључених у јавни превоз која су предмет овог уговора без обзира да ли ради о ангажованим, резервним, заменским или возилима којима се врши проширење возног парка. Сматрамо да није могуће обезбедити у сваком тренутку слободан прилаз Комисије возилима у гаражи без најаве, а ово и због могућих злоупотреба, и предлажемо да се одредба измени у смислу неопходности претходне најаве.

#### **Одговор:**

Примедба да се преглед свих возила укључених у јавни превоз која су предмет овог уговора врши уз претходну најаву се не прихвата. Смисао наведене одредбе је управо ненајављена контрола у циљу утврђивања чињеничног стања возног парка и инфраструктуре код превозника. Најавом овакве контроле омогућило би се превознику да не испуњава све услове који су били предмет уговора, где би након најаве контроле стање вратио у уговором дефинисано.

#### **Питање 7:**

Питање се односи на ставке везане за радно особље (кондуктере и возаче), зашто је превозник одговоран ако појединац прекрши обавезе Уговора? Да ли

постоји могућност да Дирекција поднесе надлежном органу пријаву против појединаца (кондуктера, возача) у случају уочених неправилности и на тај начин избегне кажњавање Превозника?

### **Одговор:**

Уговорна страна у јавном уговору је приватни партнер као правно лице, које одговара за обавезе лица ангажованих у реализацији уговора, кроз радни однос или било који други посебан уговор. Трећа лица, возачи и кондуктери, нису уговорне стране јавног уговора, те не могу бити обавезане на било какве накнаде или друге обавезе, већ то може бити само приватни партнер, који је одговоран за понашање својих запослених или на други начин ангажованих лица, те је на њему да обезбеди да наведена лица поштују преузете обавезе. Сам превозник, као приватни партнер, може износ умањења за који буде одговоран, по основу јавног уговора, рефундирати од својих запослених, у складу са чланом 163. Закона о раду ("Сл. гласник РС", бр.24/2005,...95/2018 – аутентично тумачење), али не постоји правни основ нити могућност да наведено пребаци на јавног партнера.

Што се тиче износа накнада, наведени износи утврђени су и процењени од стране јавног партнера као адекватни, у смислу њихове пре свега превентивне, а не репресивне улоге, имајући у виду да уколико се приватни партнери у свему понашају у складу са преузетим уговорним обавезама, неће им бити од значаја износ умањења уговорене накнаде, предвиђен јавним уговором. Поред наведеног, правноснажним Пресудама Привредног суда у Нишу, 6П1139/2014 од 12.03.2015. године и 5П6/2016 од 10.11.2016. године, недвосмислено је утврђено право јавног партнера да определи основе и износе умањења уговорене накнаде, којим ће бити обухваћено и понашање запослених и радно ангажованих лица (возача и кондуктера) при чему је обавеза на приватном партнеру да организацијом рада и одговарајућим избором запослених обезбеди уговорени квалитет услуга превоза на који је пристао закључењем уговора.

### **Питање 8:**

У конкурсној документацији у чл. 41. стоји да ће се уговорена цена превоза умањити за 0,13 еура по километру, када се у току трајања Уговора уведе нови систем за продају карата, који подразумева продају карата без кондуктера. Сматрамо да је ова одредба неоснована јер подразумева умањење цене превоза на свим линијама, тако и на оним линијама на којима се и пре увођења новог система врши продаја карата код возача.



### Одговор:

Јавним уговором је јасно предвиђен услов под којим ће доћи до смањења уговорене накнаде, а то је увођење новог система продаје карата, без кондуктера, који подразумева инсталацију система за продају и валидацију карата, у складу са јавним уговором и Општим условима и спецификације опреме за аутобусе за рад на линијама јавног градског и приградског превоза путника у Нишу. Наведена одредба се примењује и важи у односу на све превознике, и представља додатну информацију на бази које превозници као понуђачи треба да формирају своју понуду.

Како понуђачи нуде јединствену цену по километру, није могуће у фази реализације уговора, као посебну (непромењиву), издвојити понуђену цену за линије у којима ће се карте и пре увођења новог система наплаћивати код возача, а из разлога немогућности да се ефикасно и ефективно прати реализација уговора, при чему није ни логично да превозник за идентичне услуге наплаћује две различите цене. Из наведених разлога, Наручилац у конкурсној документацији није линије на којима ће се одмах по почетку извршења уговора наплаћивати карте код возача (линије без кондуктера) издвојио као посебне (за које би се нудила посебна цена по пређеном километру). Сходно томе, и у фази реализације уговора Наручилац остаје при јединственој цени. Стога, из техничких разлога, Наручилац остаје при наведеном у конкурсној документацији, али напомиње да су сви потенцијални понуђачи на време (у фази припреме понуда) упознати са начином корекције цене, те да сви имају исту полазну основу да у своје понуђене цене исто укалкулишу.

### Питање 9:

У Моделу уговора стоји да нето приход превозника на линији остварен у посматраном периоду времена се обрачунава као производ оствареног транспортног рада на линији, односно остварених километара на линији, јединичне цене транспортног рада по километру за посматрану линију и коефицијент умањења оставреног прихода на линији.

Мислимо да је потребно уместо оствареног транспортног рада ставити планирани транспортни рад.

### Одговор:

Примедба да се уколико је коефицијент остварења  $0,98 \leq KOSK \leq 1,00$  уместо оствареног транспортног рада стави планирани транспортни рад је већ

делимично усвојена и објављена на Порталу јавних набавки дана 26.11.2019. године. Измена се састоји у следећем:

„ Уколико је  $KOSK \geq 0,995$  остварени транспортни рад на линији (к) изражен у километрима ( $NTRvkm$  ) биће једнак планираном транспортном раду за наведену линију ( $BTRvkm$  ),„.

Комисија за јавну набавку

