

Број: 2247/19-47
Датум: 06.12.2019. године

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

Питање 1:

На који начин се утврђује компатибилност са постојећим системом Buslogic-a?

Одговор:

Да би смо детаљније одговорили на питање „на који начин се утврђује компатибилност са постојећим BusLogic системом“ разјаснићемо неколико чињеница и појмова:

Наручилац никако не може одустати од претходно купљених софтвера који чине главни део система а који се налази на такозваној Серверској страни, и уз помоћ којег се врши главно администрирање комплетног система као и креирање веома битних извештаја за обрачун пређених километара превозника а на основу чега се врше сви финансијски обрачуни. Ово уједно и није предмет набавке у конкурсној документацији нити се исти софтвер тражи од превозника да се обезбеди.

Опрема која се тражи од превозника да се обезбеди јесте возачка конзола, уређај за продају код кондуктера и валидатор карата. Ови уређаји чине „спољне делове“ система који се баве продајом и валидациојом карата а који су у уској вези са „централним сервером“ по питању свих врста комуникација и размени података. Мишљење Наручиоца јесте да ова два система морају бити повезана на највишем сигурносном нивоу. Стога уводимо у објашњење два појма и то Оригинални софтвер и Компатибилни софтвер.

А. „Оригинални софтвер“ је програмски код за уређаје код возача и кондуктера који је направљен од стране произвођача комплетног система BusLogic а који је заједно са фирмом Телеком Србија исти продао, испоручио, имплементирао, одржавао и усавршио Наручиоцу заједно са главним делом, Серверском страном о којој смо причали у одговорима на претходна питања. Такође подразумева и програмски код за валидаторе направљен од стране произвођача комплетног система BusLogic.

Б. „Компатибилни софтвер“ је програмски код за уређаје код возача, кондуктера и валидатора који није направљен од стране произвођача система BusLogic нити

је имплементиран тренутно, већ треба бити израђен од стране другог произвођача софтвера сличних система на начин да задовољава све тренутне и будуће функционалности, техничке карактеристике, односно потребе главног софтверског дела система за електронску наплату карата који је у овом случају централни сервер са централним програмским кодовима и адекватном базом података а који је наручилац набавио пре четири и више година од фирми BusLogic и Телеком Србија и који је напомињемо тренутно у функцији.

Компатибилни софтвер мора да задовољи захтеве који ће бити објављени кроз измене и допуне конкурсне документације.

Питање 2:

Наручилац је навео „Одржавање софтвера и хардвера који представљају уређај за продају карата код возача и кондуктера је претежно на страни превозника.“

Потребно је да се у складу са Законом о јавним набавкама јасно прецизира шта је чија обавеза. Дефинисање обавеза **претежно на нечијој** страни може да изазове проблеме у примени и отвара могућност корупцији.

Одговор:

С обзиром на то да ће превозник бити и власник купљене опреме за продају и валидацију карата а да је конкурсном документацијом дефинисана његова обавеза да исту користи у исправном стању јер је битна за генерисање прихода, опрема мора беспрекорно да функционише и буде исправна, што сваки превозник мора да обезбеди те самим тим има право да у своје име и за свој рачун то уговори са добављачем-произвођачем опреме. „Претежно на страни превозника“ је формулација која значи „по правилу на страни превозника“ односно која установљава аргіогі обавезу и одговорност понуђача, осим уколико се у околностима конкретног случаја не установи и не докаже другачије. Дирекција плаћа одржавање серверско програмских кодова, развој, подешавања и техничку подршку и закуп серверско-хардверске инфраструктуре. Превозник плаћа техничко одржавање уређаја, софтвера и апликације инсталиране на уређајима, подешавања и техничку подршку.

Питање 3:

У појашњењима конкурсне документације, број 2247/19-39 наручилац је у одговору на треће питање између осталог навео: „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“. 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" А у последњем одговору: „Коначно, 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."

А) Потребно је да наручилац усклади своје одговоре, наиме у првом одговору наводи да може да се мења све осим предмета и трајања уговора а у последњем да не може да се мења предметни пројекат те да је део пројекта све што је наведено у Уговору.

Б) Наручилац у трећем одговору помиње и могућност мењања цене за техничку опрему а у моделу уговора који се потписује (И НА КОЈИ ЈЕ ДАТА САГЛАСНОСТ КЈПП) није предвиђена могућност промене цене због „прецизирања техничких карактеристика додатне опреме“?

Одговор:

А) Усвојени пројекат јавно приватног партнерства, односно могућност његове измене у фази израде конкурсне документације и основи за измену уговора о јавно-приватном партнерству су два потпуно одвојена питања, те аналогија коју је направило лице које је поставило питање представља класичну замену теза.

Наиме, чланом 28. Закона о јавно-приватном партнерству прописано је да по одобравању предлога пројекта од стране органа за одобравање из члана 26. овог закона, јавно тело отпочиње поступак јавне набавке за одабир приватног партнера, у складу са законом којим се уређују јавне набавке. Конкурсна документација према одредбама ЗЈН, мора да буде сачињена у складу са чланом 61. ЗЈН и подзаконским актом који ближе уређује њену садржину у зависности од врсте поступка. Међутим, у случају поступка јавне набавке за доделу уговора о јавно-приватном партнерству, конкурсна документација мора

да буде у сагласности и са предлогом пројекта јавно-приватног партнерства за који је Комисија за ЈПП дала позитивно мишљење.

Са друге стране, чланом 50. став 1. Закона о јавно приватном партнерству је прописано да на захтев јавног, односно приватног партнера или банке, односно друге финансијске институције јавни уговор се може изменити, при чему, сходну ставу 2. истог члана наведене измене не могу да обухвате предмет уговора и рок на који је уговор закључен, из чега произлази да су друге измене јавног уговора (уговора о јавно-приватном партнерству) у фази његове реализације дозвољене.

Б) У свом одговору на питање број 3, у појашњењу конкурсне документације објављеном на Порталу јавних набавки дана 02.12.2019. године у 14.04 часова, Наручилац је наводио пример могуће измене уговора. То не значи да у моделу уговора морају бити конкретизовани сви могући случајеви који би могли да буду предмет измене уговора, па тако наручилац није у моделу уговора експлицитно навео да је основ за измену уговора евентуална промена цене због прецизирања техничких карактеристика опреме, али указујемо на то да је у члану 52. модела уговора (стране 93 конкурсне документације) дефинисано следеће: „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.“

Питање 4:

Која је оправданост трошења средстава куповином валидатора у шестој години, са додатним улагањима у куповину терминала за допуну и смарт картица за тако мали период трајања?

Одговор:

Како је наручилац већ у више наврата напоменуо, постојећи систем је купљен пре више од четири године и све време коришћења система наручилац је плаћао произвођачу-добављачу постојећег система месечно одржавање и даљи развој, што представља велику инвестицију у претходном временском периоду. Произвођач BusLogic и Телеком Србије су развили, тестирали и омогућили наручиоцу коришћење комплетног система електронске продаје карата путем бесконтактних смарт MiFare&NFC картица у оквиру постојећег система (централног сервера са одговарајућим програмским кодовима).

Као што смо напоменули у већини претходних одговора на питања везана за електронски систем наплате карата, исти није главни предмет набавке и његова

вредност представља мали део инвестиције превозника као и финансијске реализације целог пројекта. Вредност инвестиције у опрему за валидаторе од 35.000.000 динара, вредност опреме за допуну и вредност самих картица од 20.000.000 динара, за ову врсту опреме и набавке није неуобичајена нити велика за временски период од две године. У питању је високо-технолошка опрема која омогућава у том моменту искључивање кондуктера из процеса продаје карата, те се самом том калкулацијом превозник неће оптеретити трошковима плата који су неопходни за исплату. Увођењем валидатора на крају пете године од почетка примене Уговора, износ умањења од 0,13 еура по километру за период од две године увећан за износ вредности набавке валидатора је приближан износу смањених трошкова превозника на име укидања рада кондуктера односно износу накнаде зараде кондуктера.

Питање 5:

Наручилац је у одговорима на питања навео да ће допунити КД: „Допуна се састоји у томе да се приватни партнер обавезује давањем одговарајуће изјаве да ће набавити тражене валидаторе.“ Као и да ће се КД допунити техничким карактеристикама за валидаторе. Имајући у виду да до тренутка подношења питања (ових) нису познате техничке карактеристике валидатора предлажемо да се **продужи рок** за подношење понуда какао би се оставило време понуђачима да припреме ваљано своје понуде.

Одговор:

Техничке карактеристике за валидаторе су дате у изменама и допунама конкурсне документације објављеним на порталу јавних набавки дана 03.12.2019. Обавештење о продужењу рока за достављање понуда је такође објављено на Порталу јавних набавки дана 03.12.2019. године.

Питање 6:

У појашњењима конкурсне документације, број 2247/19-39 наручилац је навео да ће изменити конкурсну документацију тако да ће прецизирати да се валидатори уводе у шестој години трајања уговора који траје укупно седам године. Да ли је рационално и оправдано трошити око 35.000.000,00 динара (тржишна цена за око 400 валидатора средњег квалитета) за увођење валидатора који ће се користити нешто више од једне године? Ово посебно имајући у виду да након истека уговореног рока опрема остаје у власништву превозника А НЕ ПРЕЛАЗИ НА НАРУЧИОЦА, те да ће морати да се распише нови ЈАВНИ позив за

подношење понуда и набаве нови валидатори на које ће грађани после две године коришћења једних валидатора морати да се прилагоде коришћењу нових. У одговору наручилац наводи да ће се кондуктерски уређаји користити 70% времена из чега произилази да ће се валидатори користити 30% времена трајања уговора.

Одговор:

Тврдња да ће се валидатори користити „нешто више од једне године“ је нетачна јер је планирано увођење валидатора до истека пете године од почетка примене Уговора.

Одговор на питање бр.6 је садржан и у одговору на питање број 4.

Питање 7:

У појашњењима конкурсне документације, број 2247/19-39, одговор гласи: „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“. Потребно је да се појасни овај навод с обзиром на то да се инсистира на интегрисаном штампачу у возачком уређају. Што јесте фаворизација произвођача. Наручилац овај део такође може и треба да прилагоди свом одговору.

Одговор:

Наручилац је у претходним датим одговорима смањио критеријуме величине екрана и брзине такозване bluetooth комуникације управо из разлога евентуалног извођења закључка да се на тај начин фаворизује одређени добављач уређаја. С тим у вези, набавке оваквих или сличних уређаја се на релевантном тржишту могу извршити од већег броја произвођача, што значи да се оваквим захтевима апсолутно не фаворизује нити један произвођач-достављач уређаја.

Питање 8:

У одговору број 2247/19-39 наручилац наводи:" 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"

Потребно је да се појасни какву „СВОЈУ УЛОГУ“ има батерија на возачкој конзоли и чему батерија од 2000 мАћ ако се ради о „КРАТКИМ ИНТЕРВАЛИМА“?

Одговор:

Батерија на возачкој конзоли „има своју улогу“ подразумева термин да има своју оправданост у смислу жеље наручиоца да обезбеди континуитет рада уређаја у потпуности. Испитивањем тржишта је утврђено да постоји већи број понуђача уређаја са наведеним карактеристикама.

Питање 9:

У одговору број 2247/19-39 наручилац наводи да је неопходно да возачка конзола и кондуктерски уређај буду једнаки зато што се кваре и морају да постоје резервни уређаји (и ако их је по око 300). Потребно је да се појасни начин трошења јавних средстава? Возачки уређај је на тржишту дупло скупљи од кондуктерског уређаја. Навод да је то потребно због потребе да се имају резервни делови није оправдан.

Одговор:

Поред разлога који је наведен у претходним одговорима о потреби једнакости возачке конзоле са уређајем за продају и валидацију код кондуктера, наручилац о свом трошку планира да у току реализације уговора, а пре увођења валидатора, на возачком терминалу и уређају за продају и валидацију карата код кондуктера, пусти у функцију продају и валидацију електронских чип месечних карата као и електронских новчаника.

Питање 10:

У одговору број 2247/19-39 понуђач није добио појашњење који је то „други начин за продају карата који утврди Дирекција“. Шта ће се десити ако наручилац у шестој години трајања уговора одлучи да се карте плаћају на неки потпуно нови начин који не подржавају тражени валидатори? (на пример искључиво мобилним

телефоном а валидатор који је набављен не подржава „начин“ наплате мобилним телефоном).

Одговор:

Извршиће се измена конкурсне документације у делу брисања термина „на други начин за продају карата који утврди Дирекција“.

Питање 11:

У одговору број 2247/19-39 наручилац је навео: „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.“ У складу са позитивним прописима приходи од продаје карата за услугу јавног превоза у граду Нишу припадају Граду Нишу а не превозницима. Превозници не би требало да плаћају накнаду граду јер та опрема не служи њима за наплату превоза него граду Нишу. Превозници треба да обаве услугу превоза. Превозници немају никакав мотив да продају карте и контролишу путнике, јер не утиче на њихове приходе А на понуду превозника утиче И КАД ПРЕВОЗНИК купује опрему. Није јасно зашто је наручилац дошао до закључка да кад превозник купује опрему то не утиче на понуду. Управо из наведених разлога понуђач је предложио да се опрема набави у посебном поступку набавке.

Одговор:

Наручилац није рекао да набавка опреме не утиче на понуду, већ напротив, да наведено треба да буде постављено у конкурсној документацији, како би превозници са тим били упознати и на бази тога формирали своју понуду. Нетачан је навод да превозници само пружају услугу превоза, за шта имају економски интерес. Обавезе приватног партнера (не само превозника) јасно су опредељене пројектом јавно-приватног партнерства и односе се, не само на превоз, већ и на, поред осталог, услужну продају карата (ангажовање кондуктера), односно набавку опреме која ће томе служити за време трајања уговора. Код пројеката јавно-приватног партнерства не може се посматрати само један интерес, односно интерес само једне стране, имајући у виду и јасно ангажован јавни/општи интерес, због чега све уговорне одредбе управо служе томе да се обезбеди одговарајући квалитет пружене услуге, не узимајући у обзир искључиво и једино финансијски и економски интерес уговорних страна. Укратко, обавеза приватног партнера јесте да, под уговореним условима, прибави

аутобусе одређених карактеристика, опремљених на одговарајући начин, обезбеди потребно особље и на крају, узимајући у обзир све наведено, пружи услугу превоза, како је то одређено јавним уговором.

Питање 12:

У делу конкурсне документације „Техничке карактеристике“ у члану 2. став 3. наведено је да понуђач доставља техничке спецификације уграђене опреме и изјаву да уграђена опрема испуњава техничке карактеристике. У чл. 18.-22. истог дела конкурсне документације описан је опрема коју је понуђач дужан да испоручи односно да понуди.

Имајући у виду да се ради о опреми која омогућава да система функционише несметано, сматрамо да је неопходно да Наручилац од понуђача тражи доказ за сваки од делова опреме функционише **најмање у једном граду чији је број становника приближан броју становника које има град Ниш.**

Одговор:

Навођење заинтересованог лица да „Наручилац од понуђача тражи доказ за сваки од делова опреме функционише најмање у једном граду чији је број становника приближан броју становника које има град Ниш“ би представљао додатни услов за понуђаче којим би се одређени понуђачи дискриминисали, зато што у Републици Србији приближан или већи број становника од Града Ниша имају само градови Нови Сад и Београд.

Комисија за јавну набавку