

Република Србија
ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА ПОЖАРЕВЦА
-Комисија за јавну набавку у отвореном поступку-
Број: 011-06-58/2020-04/3
Датум: 27.07.2020.године

СВИМ ЗАИНТЕРЕСОВАНИМ ЛИЦИМА КОЈА СУ ПРЕУЗЕЛА КОНКУРСНУ ДОКУМЕНТАЦИЈУ

Предмет: појашњење у вези са припремањем понуде за јавну набавку, бр. **ЈН ОП 37/2020**

Заинтересовано лице које је преузело конкурсну документацију за јавну набавку бр. **ЈН ОП 37/2020 – Поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији Града Пожаревца приватном партнеру по моделу јавно-приватног партнерства**, ОРН 60100000-Услуге друмског превоза, ОРН 60112000-Услуге јавног друмског превоза, ОРН 60172000-Најам аутобуса и међуградских аутобуса са возачем, ОРН 66122000-Услуге корпоративних финансија и улагања капитала, доставило је наручиоцу дана 24.07.2020.године у 09,37 часова, писани захтев путем мејла за појашњењем конкурсне документације, којим се тражи одговор на следећа питања:

ПИТАЊА:

У својству заинтересованог лица, указујемо Вам да сте Конкурсном документацијом, као Јавни партнер битно повредили и/или поступили супротно, односно погрешно применили, одредбе више позитивних прописа као што су **Закон о јавно- приватном партнерству и концесијама** ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016 -у даљем тексту: **ЗЈППК/**, **Закон о превозу путника у друмском саобраћају** ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018 и 31/2019 - у даљем тексту: **ЗППДС/** и **Закон о јавним набавкама** („Сл. гласник РС“, бр. 124/12, 14/2015 и 68/2015 - у даљем тексту: **ЗЈН**). У редовима који следе ћемо поставити одређена питања, односно указати на конкретне недостатке, противправне радње и замешатељства у вези одредби конкурсне документације, и то:

- Очигледна несаобразност између Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији града Пожаревца и захтеваног техничког капацитета као додатног услова у конкурсној документацији на стр. 12. од 68. Наиме, поред наведених епитета можемо говорити и о својеврсној обмани коју је Наручилац - Јавни партнер начинио и то како према Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије, тако и према целокупној заинтересованој јавности, а на крају и прекршио императивне одредбе ЗЈППК, с обзиром да је на основу објективних захтева у самом Предлогу пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији града Пожаревца исходовано позитивно мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство и концесије (бр. 13/2020 од 28. априла 2020. године), а да је након тога у тексту конкурсне документације, у делу поменутог техничког капацитета, захтевао супротно. Дакле, на стр. 68. Пројекта је предвиђено да је понуђач дужан да докаже да поседује или располаже са 25 аутобуса за вршење градског и приградског саобраћаја, док на стр. 12. конкурсне документације је захтевано поседовање или располагање техничким капацитетом од најмање 25 возила са погоном на компримовани природни гас (КПГ) која нису старија од 9 година (најстарије возило може

бити произведено 2011. године) за вршење градског и приградског превоза путника која морају имати капацитет од 37 места за седење, 37 места за стајање и једно инвалидско место. Из наведеног проистиче неколико противправних радњи Наручиоца-Јавног партнера, па кренимо редом:

Пре свега, ако знамо да је чланом 4. став 1. тачкама 1) и 3) ЗЈППК дефинисано следеће:

„1) пројекат јавно-приватног партнерства јесте пројекат који се израђује, предлаже, одобрава и спроводи по неком од модела јавно-приватног партнерства и чини низ међусобно повезаних активности, које се одвијају одређеним редоследом, ради постизања дефинисаних циљева, у оквиру одређеног временског периода и одређених финансијских средстава, а који је у складу са овим законом одобрен као пројекат јавно-приватног партнерства, са или без елемената концесије.

*3) јавни уговор је уговор о јавно-приватном партнерству са или без елемената концесије, закључен у писаном облику између јавног и приватног партнера, ** којим сеу циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства, уређују међусобна права и обавезе уговорних страна3'*

као и да је чланом 27. став 1. тачка 5) истог Закона предвиђено да предлог пројекта ЈПП између осталог мора садржати и:

„5) кратак преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера, као што је пројектни квалитет, спецификације резултата за услуге или ниво цена, и сл“

бива сасвим јасно да се услови и захтеви из самог пројекта не смеју мењати приликом спровођења поступка, односно кроз захтеве у конкурсној документацији. Другим речима, мењањем тако битног техничког захтева се противзаконито мења и сам Пројекат ЈПП, који у том случају није више онај који је добио позитивно мишљење Комисије за ЈПП, што цео поступак јавне набавке чини ништавим. Пројекат јесте и мора бити сама суштина и срж поступка избора приватног партнера, а не само основ за добијање позитивног мишљења, те потоње самовоље од стране наручиоца-јавног партнера, а све у циљу како би уговор о ЈПП обезбедио једином понуђачу који располаже наведеним техничким капацитетом.

То даље значи да је конкурсна документација, поред тога што је супротна Пројекту ЈПП, супротна је и члановима 10. и 12. ЗЈН, односно додатни услов техничког капацитета је дефинисан на начин да нарушава конкуренцију, чини неједнакост међу понуђачима и производи дискриминацију, што се најјасније може закључити управо из захтева да понуђач, у оквиру техничког капацитета, мора поседовати или располагати са 25 ТНГ аутобуса која нису старија од 9 година и која морају имати капацитет од тачно (ни мање ни више!?) 37 места за седење, 37 места за стајање и једно инвалидско место, те који су регистровани и лиценцирани код Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и уписни у Решење о одобравању обављања делатности, јер само један превозник на територији Републике Србије испуњава тако дефинисан услов. Дакле, по среди је ситуација када Наручилац технички капацитет дефинише према капацитетима једног, себи пожељног понуђача, а не према својим објективним потребама и логичком везом са предметом јавне набавке, на шта га обавезује члан 76. став 6. ЗЈН, и све то, наравно, у циљу искључивања било какве конкуренције. У супротном не би дефинисао обавезу располагања бројем од 25 возила на ТНГ поред чињенице да се у реализацији

уговора о ЈПП планира оснивање друштва за посебне намене (ДПН) које ће тек по оснивању имати обавезу да купи такву врсту возила, а да се у припремној фази (пре оснивања) превоз може вршити било којим возилима!? Апсурд *par excellence*! Дакле, ван је логичке везе захтев за поседовањем или располагањем 25 аутобуса на ТНГ од стране понуђача, а да се тај капацитет уопште неће или не мора користити у извршењу, када исти стекне статус добављача-приватног партнера. То из разлога што је чланом 76. став 2. ЗЈН предвиђено да наручилац у конкурсној документацији одређује додатне услове за учешће у поступку јавне набавке у погледу финансијског, пословног, техничког и кадровског капацитета **увек кала је то потребно имајући у виду предмет јавне набавке**, што значи да се услови дефинишу у односу на обавезе које ће очекивати понуђаче ако постану добављачи, што у конкретном случају не стоји, имајући у виду да ће тек ДПН имати обавезу поседовања 25 аутобуса на ТНГ, док у прелазном периоду понуђач-добављач ће моћи било којим возилима да врши превоз путника, а што сам додатни услов чини супротан већ поменутом ставу 6. истог члана. Такође, из ког разлога се захтева да сваки од 25 аутобуса има тачан број седећих и стајаћих места!? Зар су само за грађане града Пожаревца прихватљиви аутобуси код којих ће седети и стајати по тачно 37-моро њих, уз једно инвалидско место!? Зар није у интересу истих тих грађана, а и самог Наручиоца- Јавног партнера, да се дефинише прихватљиви технички минимум код аутобуса и тиме спречи и неоснована дискриминација и омогући да грађани добију комфорније и пространије аутобусе којима ће се превозити!? Не мање битно је нагласити да рок за подношење понуда онемогућава и домаћег превозника који би, можда желео и имао средстава да купи 25 возила на ТНГ, да то учини због саме процедуре и рока испоруке, а што је очигледно јако добро познато и самом Наручиоцу. Слично важи и за потенцијалног страног понуђача који евентуално поседује/располаже такве/им аутобусе/има јер нема времена да дислоцира исте (аутобусе), да овери и припреми документацију (одлазак и исходовање термина код јавног бележника, превод и судска овера и сл.).

Захтев који се огледа у категоризацији тзв. „еколошки побољшана возила“ - ЕЕУ, се не може обезбедити са девет година старим ТНГ аутобусима, посебно ако се има у виду да ће у последњој години извршења уговора о ЈПП та возила бити стара и до 17 година. Такође, ако је опште позната чињеница, односно чак и јаван податак у студијама Института саобраћајног факултета по СОРЕКТ моделу, да возила ЕЕУ категорије су приближно по емисији штетних гасова CO2 са ЕУРО-5 стандардом, сасвим је јасно и очекивано да, уколико Наручилац-јавни партнер жели очување животне околине, тј. ако на ту чињеницу поклања велику пажњу, што здружно и поздрављамо, треба прописати возила са ЕУРО-6 стандардом, који се као таква већ увелико користе и присутна су на тржишту.

Сходно претходно наведеном, захтевамо измену конкурсне документације и њено усклађивање са Пројектом ЈПП, одредбама ЗЈППК и ЗЈН, односно и конкретно, на или изостављање техничког капацитета или његовог свођења на оптималне и објективне потребе од 10 аутобуса најмање ЕУРО-5 стандарда, са најмање 35 места за стајање и седење и најмање једним местом за инвалиде.

- Пословни капацитет на стр. 12. који гласи:

„(1) да има искуство и да је у претходних 5 година од момента објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки, квалитетно пружио услугу јавног превоза путника у најмање једној 1 локалној самоуправи величине од 40.000 становника у трајању од најмање 1 године.

(2) да има најмање један (1) закључен уговор са најмање једним (1) лицем који поседује лиценце за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом који има претходно искуство у снабдевању природним гасом и сарадњу са најмање два превозника који врше или су вршили делатност домаћег линијског превоза путника у последњих пет (5) година од момента објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки;

(3) да поседује следеће интегрисане системе: 8KP8 180 9001, 8KP8 180 14001, 8KP8 ОН8А8 18001, односно 8KP8180 45001, 8KP8180 27001, 8KP8180 и 8KP8180 50001 или одговарајуће. “

је из више разлога прописан супротно члану 34. став 3. ЗЈПК и члановима 10, 12. и 76. став 6. ЗЈН, па кренимо редом, истом нумерацијом којом су и наведени:

1) Из ког разлога се за релевантан параметар сматра локална самоуправа и зашто баш она која броји 40.000 становника? Какав и чега ће број становника на одређеној територији на којој је понуђач вршио превоз, бити показатељ самом Јавном партнеру када је будући приватни у питању, а поред много битнијих, а незахтеваних чињеница као што су пређени километри, број путника-корисника, врсте превоза и сл? Зар ти параметри и чињенице више не говоре о референтности неког понуђача, од тога колико је јединица локалне самоуправе имала или има становника? Дакле, не може се наћи логичка веза између захтева да се услуга јавног превоза вршила у једној локалној самоуправи, јер нити је наведена врста превоза, која би одговарала предмету ЈПП-а, а у складу са посебним прописом ЗППДС, што би као врста искуства могло да има логичку утемељеност, нити је наведен број корисника од тог, по мишљењу Наручиоца, циљног броја становника, јер број становника на одређеној територији није и не може бити релевантна референца, с обзиром да број корисника јавног превоза не прати по правилу пропорцију броја становника, већ зависи од много других фактора, као што су разуђеност територије и становништва у њој, претежном делатношћу становништва, ситуираношћу, бројем линија и полазака и сл. Када се томе дода једна лако проверљива, а занемарена чињеница од стране Наручиоца, која се састоји у томе да град Пожаревац, са приградским насељима, има 75.000 становника, бива потпуно јасно да је и овај додатни услове дефинисан по мери једног и за Наручиоца пожељног понуђача, а не сходно логичкој вези са предметом јавне набавке и намере да се (оправдано) провери референтност понуђача. **Сходно томе, захтевамо измену овог дела пословног капацитета на начин да се фокус пренесе на битне чињенице када је превоз путника у питању и то или на врсту превоза која одговара предметној или пак на искуство у превозу (минималног) броја путника који одговара процени да ће годишње бити превезен кроз јавни уговор.**

2) Поставља се питање да ли је Наручилац свестан чињенице да је предмет ЈПП-а поверавање услуге јавног превоза путника у друмском саобраћају приватном партнеру, а не поверавање делатности трговине природним гасом!? Дакле, невероватан пример дефинисања услова конкурсне документације према капацитетима једног понуђача, те потпуно огољена намера за искључењем било какве конкуренције, без и мало труда да, макар привидно се створи логичка веза са предметом јавне набавке, је до те мере очигледна и нескривена, да је немогуће не запитати се да ли је Наручилац заиста мислио да ће то проћи неопажено јавности!? **С тим у вези, јасно је да сваки превозник који нема закључен један уговор лицем који поседује лиценце за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом који има претходно искуство у снабдевању природним гасом и сарадњу са најмање два превозника који врше или су вршили делатност домаћег линијског**

превоза путника, може квалитетно вршити предметне услуге. Како се у везу референтности и пословне способности понуђача у поступку ЈПП, може довести чињеница где је и код кога понуђач точио погонско гориво, као и чињеница да се чак захтева да то лице, поред поседовања лиценце, мора имати и искуство у продаји природног гаса превозницима који су вршили услуге јавног превоза у две локалне самоуправе!? Такође, Наручилац за учешће у конкретном поступку захтева још један обавезан услов у смислу члана 75. став 1. тачка 5) ЗЈН и то кроз додатни услов пословног капацитета, што је противзаконито из најмање два разлога. Први јесте формалне природе и састоји се у томе да ако је Наручилац сматрао да је за учешће у предметном поступку неопходна још једна дозвола надлежног органа је исту морао да захтева као обавезан услов, а не (прикривено) као део пословног капацитета. Други разлог јесте да се таквим захтевом у вези дозволе надлежног органа, без обзира да ли је захтевана као обавезан или део додатног услова, врши неоснована дискриминација свих оних референтних превозника који са успехом могу вршити предметну услугу, а да они сами немају или не сарађују са лицем које има конкретну дозволу и, ни мање ни више, најмање два клијента одређеног профила какав је замислио Јавни партнер. Не може се измерити који део захтева у већој мери мањка логичком везом са предметом јавне набавке, те захтевамо да се овај део пословног капацитета у потпуности изостави из конкурсне документације.

3) Тражени интегрисани системи СРПС ИСО 27001 - Систем безбедности информација и СРПС ИСО 50001 - Систем менаџмента енергијом, нису ни најмање у логичкој вези са предметом јавне набавке, што је обавеза сваког наручиоца у складу са чланом 76. став 6. ЗЈН, те је неопходно њихово изостављање из конкурсне документације. Наиме, „Систем менаџмента енергијом“ односи се пре свега на ону врсту послова код којих постоји ефекат „стаклене баште“, односно на тзв. „тешку индустрију“, која је сврстана у систем промета гасовима стаклене баште, што се може видети и по томе на шта се исти, између осталих и односи, и то:

- *Уштеда енергије*, (које енергије!? када потрошња погонског горива не може да се уштеди и не зависи од намере и труда већ од пређених километара и старости возног парка)
- *Смањење трошкова производње*, (које производње!?)

- Смањење емисије гасова стаклене баште, (које стаклене баште!?)

Готово је иста ствар и када је у питању “Систем безбедности информација“, односно и код њега је очигледан недостатак логичке везе са предметом јавне набавке, па се основано може поставити питање - којих информација? Другим речима, врло је јасно да они понуђачи који немају имплементирана два стандарда могу квалитетно да изврше предметне услуге, док исто тако они којих их имају не показују већу пословност, нити квалитет рада, па отуда се намеће закључак да је део додатног услова пословног капацитета у потпуности сувишан и да служи само и једино дискриминацији, а не позитивној селекцији квалитета и поузданости понуђача, те захтевамо да се наведена два стандарда изоставе из конкурсне документације.

Када смо већ код ИСО стандарда, не можемо, а да не приметимо да би насупрот два која смо навели и која нису у логичкој вези са предметом јавне набавке, би захтев у погледу ИСО 39001 - „безбедност друског саобраћаја“ управо то био, као онај који је директно у логичкој вези са предметом ЈПП-а, те предлажемо да два претходно оспорена замените са њим.

- Елемент критеријума бр. 2. на стр 22. и 23. од 68. који гласи:

„2. Начин одређивања броја пондера по основу декларисане просечне потрошње возила на 100 км, одређује се према следећој табели:

Број пондера који се понуђачу додељује по основу овог критеријума добија се тако што се укупан број пондера свих возила дели са бројем возила.

$$\text{број пондера} = \frac{EP}{R_{tt}} \cdot 30 P$$

где је:

R_{tt} - минимална декларисана просечна потрошња возила на 100 км P - декларисана

просечна потрошња возила на 100 км понуђача чија се понуда бодује

Приликом одређивања броја пондера по овом критеријуму, бодоваће се сва возила којима понуђач учествује у поступку.

Утврђивање декларисане просечне потрошње возила на 100 км врши комисија наручиоца, у поступку стручне оцене понуда...

Ако је позната чињеница да је чланом 84. став 2. и 3. дефинисана следећа обавеза наручиоца:

*„Елементи критеријума на основу којих наручилац додељује уговор **морају бити описани и вредновани**, не смеју бити дискриминаторски и морају стајати у логичкој вези са предметом јавне набавке.*

*Наручилац у конкурсној документацији наводи, **описује и вреднује критеријум и све елементе критеријума** које намерава да примени, а посебно наводи методологију за доделу пондера за сваки елемент критеријума која ће омогућити накнадну **објективну проверу оцењивања понуда**“*

бива сасвим јасно да у конкретном случају те обавезе нису испуњене, из најмање два разлога. Први спознајемо у томе што Наручилац ни на који начин није описао елемент критеријума, нити га вредновао, већ је само предвидео да ће израчунавање просечне потрошње на 100 км сваког од возила вршити он сам (!?) у стручној оцени понуда, не наводећи по којим параметрима и/или методом и/или инструментима ће то радити, што значи да су понуђачи остављени његовој самовољи, паушалној оцени и субјективности чланова комисије коме ће доделити (и дати одлучујућу предност) 30 пондера. Други разлог је што тако дефинисан елемент критеријума, односно и пре свега (произвољан и за понуђаче непознат) начин на који ће вршити израчунавање потрошње, му никако не може омогућити објективну проверу, напротив само и једино субјективну. Сходно наведеном није тешко закључити да се овако дефинисан елемент критеријума се мора кроз измену конкурсне документације конкретно вредновати и описати и то на начин да омогући накнадну објективну проверу приликом оцењивања понуда. Уколико Наручилац то није у могућности да уради, предлажемо да критеријум буде дефинисан у складу са чланом 39. став 1. тачка 2) ЗППК - „највиша понуђена концесиона накнада“.

- На стр. 38. и 44. од 68. предметне конкурсне документације је дефинисано следеће:

„У овом периоду, приватни партнер јеу обавези дау складу са чланом 15. ЗППК оснује друштво посебне намене ради реализације јавног уговора и које може учествовати искључиво у спровођењу овог пројекта ЈПП и у чију је сврху и основаиГ и Друштво за посебне намене је привредно друштво које ће основати приватни партнер искључиво и само за потребе реализације овог пројекта јавно-приватног партнерства“

док је у тексту Пројекта наведено да ДПН може, уз сагласност Наручиоца, учествовати и у другим пројектима ЈПП, те Вас молимо да нам појасните наведену несаобразност, тим пре јер се и ово може сматрати изменом Пројекта, која није могућа у складу са позитивним прописима.

- На неколико места у конкурсној документацији се наводи одредба о „новим“ возилима и то чак три пута у делу где је наведена обавеза да иста морају имати најмање једно место за инвалиде (чланови 7.1. и 7.6. модела уговора, као и на стр. 43.), док се у Пројекту, али и у осталим одредбама конкурсне документације јасно говори о обавези набавке **половних** возила од стране добављача, односно ДПН, те Вас молимо да разјасните наведену контрадикторност и кроз измену конкурсне документације врло јасни и недвосмислено поучите заинтересована лица у вези будућих обавеза у том смислу.

- На стр. 52. од 68. у делу који дефинише могућност једностраног раскида уговора је наведено у тачки 5) следеће:

„Наручилац има право на раскид Уговора, уз писано обавештење Извршиоцу о раскиду, ако Извршилац повреди било коју одредбу овог Уговора, а нарочито у било којем од следећих случајева:

5) додељену линију прода или уступи другом Извршиоцу, без сагласности Наручиоца:

Логичким тумачењем тачке 5) долазимо до закључка да у случају сагласности Наручиоца постоји основана могућност да линије буду предмет купопродаје или закупа (уступања) што је директно противно одредбама позитивних прописа, те молимо Наручиоца да у овом делу конкурсну документацију усклади са истим.

- На стр. 9. од 68. конкурсне документације је наведено:

„Приватни партнер је у обавези да обезбеди да сва возила буду старости највише 9 година у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испорукеУ

Имајући у виду да понуђач у моменту подношења понуде мора да располаже или поседује 25 аутобуса на ТНГ старости до 9 година и то регистроване и лиценциране од стране Министарства саобраћаја, грађевинарства и инфраструктуре, остаје нејасно и збуњујуће о каквој „предвиђеној динамици испоруке“ се ради?

С тим у вези, намеће се питање да ли возила морају бити максималне старости 9 година током целокупног трајања уговора или само у моменту набавке не могу имати више од 9 година старости? Уколико у моменту набавке не могу имати више од 9 година, а такође у осмој години је предвиђено да се обнови возни парк тако да сва возила буду старости од највише 9 година, то значи да ће скоро цео период уговора од 15 година возила са којима се обавља јавни превоз имати од 10-17 година старости.

Такође, целокупна конкурсна документација обилује таквим и сличним контрадикторностима, а посебно се то истиче у додатним условима које (све) мора да испуни приватни партнер који ће у року трајања уговора о ЈПП (15 година) се најмање или готово уопште бавити његовима извршењем, већ ће се његова обавеза највише састојати у оснивању ДПН и улагању средстава, те би у складу са тим обавезама конкурсна документација могла да буде готово без додатних услова, већ само са обавезом понуђача која се састоји у оснивању ДПН-а и улагања одређеног капитала.

- На стр. 11. од 68. конкурсне документације је дефинисан обавезан услов у смислу члана 75. став 1. тачка 5) ЗЈН у тачки 4. и то:

„УЦа поседује важећу дозволу — лиценцу за домаћи линијски превоз путника у друмском саобраћају у складу са Законом о превозу путника у друмском саобраћају (“Сл. гласник РС”, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) издату од стране министарства надлежног за послове саобраћаја за обављање јавног превоза путника (чл.75. ст.1. тач.5. ЗЈН)“

Предочавамо Наручиоцу-Јавном партнеру да је изостављајући обавезу да омогући учешће свим оним понуђачима које имају привремено решење издато од стране надлежног Министарства у складу са позитивним прописима, а које има исту доказну снагу као и дефинисана лиценца, извршио неосновану дискриминацију понуђача, те сматрамо обавезујућим да се алтернативно предвиди и та могућност на следећи начин: *„...или Привремено решење којим се дозвољава обављање јавног линијског и ванлинијског превоза путника у друмском саобраћају издато од стране Министарства надлежног за послове саобраћаја“*

- На стр. 15. од 68. у тачки 3) код доказивања техничког капацитета, између осталог, стоји:

„декларација или изјава произвођача са подацима о потрошњи енергента за пређених 100 километара“

Молимо да нам се појасни шта представља декларација и/или изјава произвођача, имајући у виду да се под таквим називима исте не издају. Међутим, све и да се издају или да се могу у форми информације наћи на каталошким странама или интернет сајтовима произвођача, исто се не може узети као релевантан податак, с обзиром да превише фактора утиче на истинитост једног таквог податка, а посебно субјективност произвођача који ће у званичан податка уврстити најбољи резултат под најповољнијим условима. Нешто што би могло да има доказну снагу јесу универзални СОРТ тестови, који се односе

на просечну потрошњу погонских горива код возила, али се као објективан проблем јавља то што немају сви произвођачи аутобуса праксу да врше ову врсту тестирања, нити су у било каквој обавези да их ураде, па предлажемо да се овај део захтева у оквиру техничког капацитета изостави из конкурсне документације.

- На стр. 27 од 68. у тачки 4.3 под „Рок трајања партнерства и права и обавезе јавног и приватног партнера, у тачки 7. је дефинисано следеће:

“приватни партнер ће обезбедити простор за паркирање и одржавање возилаг”

У Пројекту јавно приватног партнерства захтевано је 25 аутобуса који заузимају значајну саобраћану површину. У случају да ти аутобуси нису паркирани на местима где је то предвиђено могу изазвати смањење пропусних моћи градских саобраћајница, угрожавање безбедности учесника у саобраћају, смањење брзине кретања возила, појаву застоја у саобраћају, загађење животне средине и сл. Конкурсном документацијом није дефинисано паркирање аутобуса на местима предвиђеним за то, те предлажемо да Наручилац буде конкретнији и упутнији у односу на ту обавезу, како би се предупредили потенцијални проблеми у том смислу.

Такође, за одржавање 25 аутобуса који годишње пређу преко 1.2 милиона километара нису тражени никакви докази о поседовању потребних капацитета за овакву врсту посла, те и у овом случају предлажемо Наручиоцу да дефинише обавезу у том смислу која је апсолутно у логичкој вези са предметом ЈПП и обавезама које ће приватни партнер да предузме јавним уговором.

- На страни 11. од 68. конкурсне документације у оквиру додатног услова финансијског капацитета у подтачки (2) дефинисана је следећа обавеза понуђача:

*„да јеу последње три (3) године, рачунајући до дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набвкн, имао одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да није имао **пословни губитак**“;*

Овако дефинисан додатни услов финансијског капацитета је неубичајен из најмање два разлога:

1. Када се дефинише услов у негацији, уобичајено и логично је да се захтева непостојање (нето) губитка као таквог, а не само одређене ставке у финансијском пословању, односно извештају која апсолутно не може дати праву слику солвентности одређеног правног лица. Такође, можемо говорити о, готово, правилу да се у поступцима јавних набавки захтева одређени **нето добитак** који једино може доказивати солвентност понуђача, тим пре јер се може десити

приказ незнатног пословног губитка у извештају, док се нето добитак може мерити у милионима, а што би било у логичкој вези са обавезама које приватни партнер мора да предузме у извршењу јавног уговора у виду предвиђене инвестиције. Другим речима, може се десити да неко није остварио пословни губитак и да тако испуни дефинисан додатни услов, а да у ствари није солвентан, односно да нема нето добитак, који је кључан, односно који је суштински битан и који би указивао на његову пословну способност, за улогу приватног партнера.

2. Такође, можемо наћи упоредне примере када се финансијски капацитет доказује висином остварених **пословних прихода** (а не губитака), који могу бити користан, али не и коначан параметар солвентности.

Наводимо примере тендера у два велика града у протекле две године.

Пример 1: Јавна набавка услуге превоза путника на територији **Града Ниша - октобар 2019. год.** - пословни приходи нису наведени као додатни услов.

Пример 2: Јавна набавка услуге превоза путника у градском и приградском превозу - **ГАС Крагујевац - април 2018. год.** - пословни приходи нису наведени као додатни услов.

3. Битно је и изнети разлоге зашто је овако дефинисан додатни усло мањкав, и то из више разлога:
 1. Пословни резултат **не узима у обзир све приходе и расходе** који су обухваћени билансом већ само оне из пословних операција привредног друштва.
 2. **Нису обухваћени приходи и расходи од камата** који могу бити значајни посебно код привредних друштава који су презадужени и због коришћења кредита плаћају велике износе камата. Трошкови камата могу бити већи од пословног добитка и довести до губитка пре опорезивања и, као крајњег резултата, нето губитка.
 3. **Нису обухваћени остали приходи и расходи** као што су, примера ради, приходи од наплате спорних потраживања, продаје некретнина, возила и други који такође могу имати значајне износе и утицати на опорезиви добитак и у крајњем износу нето добитак.

Дакле, јасно се намеће закључак да ако се као доказ финансијског капацитета понуђача већ тражи резултат пословања, онда се сигурно он пре може (и мора) утврдити висином **нето добитка**, него висином **пословног добитка**, односно изостанком нето губитка, него ли пословног губитка, мада свакако предлажемо захтева у позитивном контексту у виду **нето добитка**, и то како због огромне важности предмета набавке за све становнике (њих 65.000) града Пожаревца, тако и због велике финансијске вредности. С наведеним у вези Вас молимо, или да дозволите понуђачима једнако вредновање категорија „пословног добитка“ и „нето добитка“ у погледу доказивања финансијског капацитета, или да предефинишете сам додатни услов у одређени минимални „нето добитак“ као суштински доказ солвентности понуђача.

Све претходно наведено нам указује на погрешну примену материјалног права од стране Јавног партнера (Наручиоца), која има узрочно-последичну везу са наношењем штете, и то не само Подносиоцу, него и великој већини заинтересованих лица, односно лукративну перспективу за само једног понуђача, те с тога захтевамо или ургентно довођење овог поступка у законске оквире или поништај истог.

У вези са наведеним, а у складу са чланом 63.став 3. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 124/12, 14/15 и 68/15) обавештавамо заинтересовано лице следеће:

ОДГОВОРИ:

Одговор бр. 1

Предметна јавна набавка број ОП 37/2020 – Поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији Града Пожаревца приватном партнеру по моделу јавно-приватног партнерства спроводи се у складу са одредбама ЗЈН и одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016; даље у тексту: ЗЈПК) на основу Предлога пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији града Пожаревца који је добио позитивно Мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство и концесије (бр. 13/2020 од 28. априла 2020. године; у даљем тексту: Предмет пројекта).

Подсећамо да је чланом 76. ЗЈН одређено да Наручилац у конкурсној документацији одређује додатне услове за учешће у поступку јавне набавке у погледу финансијског, пословног, техничког и кадровског капацитета увек када је то потребно имајући у виду предмет јавне набавке и да одређује додатне услове тако да ти услови не дискриминишу понуђаче и да су у логичкој вези са предметом јавне набавке.

Сходно члану 76. ЗЈН Наручилац је одредио искључиво оне услове који се односе на понуђаче, односно оне којима се одређује потребан ниво компетентности и успешности понуђача да буду изабрани за реализацију уговора предметне јавне набавке.

Имајући у виду да је чланом 77. Закона одређено како се доказује испуњеност додатних услова, Наручилац је у складу са наведеним чланом у конкурсној документацији одредио захтеве и начин доказивања захтева за испуњење финансијског, пословног, техничког и кадровског капацитета, а у овом случају то се конкретно односи на испуњење услова техничког капацитета, Наручилац указује да је на страни 67. Предлога пројекта (на који се и Заинтересовано лице позива) јасно наведено да:

- ће додатни услови који се односе на пословни, финансијски, кадровски и технички капацитет дефинисани чланом 76. ЗЈН, а које учесници у поступку избора приватног партнера треба да испуњавају **прецизно бити дефинисани у оквиру јавног позива и конкурсне документације,**
- приватни партнер мора да задовољи минималне услове, а **који ће оквирно бити дефинисани на начин који је наведен у Предлогу пројекта.**

Молимо ово и сва заинтересована лица да детаљно анализирају и тумаче конкурсну документацију и Предлог пројекта на који се ово лице позива, те да се на тај начин избегне да се наводе само одредбе које би се привидно могле тумачити на неки други начин. Увидом у Предлог пројекта може се на више места прочитати да је **захтев Наручиоца да сва возила којима се буде обављао градски и приградски превоз путника на територији града Пожаревца треба да буду са погоном на КПГ** и Наручилац је уверен да је његов захтев на јасан, прецизан и на недвосмислен начин исказан, а имајући у виду и наводе да ће додатни

услови прецизно бити дефинисани у оквиру јавног позива и конкурсне документације остаје једина могућност да Заинтересовано лице није на најбољи начин увидело предмет и сврху ове јавне набавке.

Подсећамо да је чланом 76. ставом 4. ЗЈН одређено да Наручилац може да одреди и друге додатне услове за учешће у поступку јавне набавке, посебно уколико се односе на еколошка питања.

Такође, Предлогом пројекта је представљен пословни план у оквиру којег је представљена структура капиталних улагања и оперативних трошкова у односу на набавку и коришћење аутобуса са погоном на КПП, због чега би се сваки други захтев Наручиоца, осим оног да сва возила буду са погоном на КПП, сматрао битном изменом предмета и сврхе пројекта ЈПП, чиме би прекршио императивне одредбе јавно-приватног партнерства.

Указаћемо на члан 27. став 1. тачку 5) ЗЈПК, на који је указало и Заинтересовано лице, којим је дефинисано да предлог пројекта, између осталог, садржи и *кратак преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера, као што је пројектни квалитет, спецификације резултата за услуге или ниво цена, и сл.*, те скрећемо пажњу на то да “кратак преглед услова” не значи нужно *прецизно дефинисане услове* који ће се наћи у конкурсној документацији.

Околност да је Наручилац Предметом пројекта оквирно одредио само кратак преглед додатних услова за избор приватног партнера, приликом чега **није битно променио додатни услов техничког капацитета, већ га је само детаљније појаснио** приликом припреме конкурсне документације, нема карактер повреде ЗЈН услед које би поступак јавне набавке требало поништити у целини или делимично, с обзиром на околност да понуђачи ни на који начин нису претрпели штетне последице пропуштања да се и у Предлогу пројекта додатни услов прецизно одреди.

Наручилац указује да Заинтересовано лице у предметном захтеву за додатним појашњењима није јасно и аргументовано указао, нити је пружио евентуалне доказе за тврдње због чега сматра да је конкурсна документација за предметну јавну набавку супротна члановима 10. и 12. ЗЈН, односно из ког конкретно разлога Подносилац захтева сматра да је наведени додатни услов пословног капацитета дефинисан тако да нарушава конкуренцију, чини неједнакост међу понуђачима и производи дискриминацију. Чињеница да је Наручилац у конкурсној документацији као додатни услов техничког капацитета захтевао да понуђачи треба да докажу да имају одговарајући технички капацитет на основу кога ће доказати да поседује или располаже *са најмање 25 возила са погоном на компримовани природни гас (КПП) која нису старија од 9 година (најстарије возило може бити произведено 2011. године) за вршење градског и приградског превоза путника; возила морају да имају капацитет од 37 места за седење, 37 места за стајање и једно инвалидско место* не иде у прилог тврдњи Заинтересованог лица да је наведени додатни услов пословног капацитета дефинисан тако да нарушава конкуренцију, чини неједнакост међу понуђачима и производи дискриминацију. Наиме, обавеза обезбеђивања што је могуће веће конкуренције се не може тумачити на начин који подразумева обавезу Наручиоца да сваком заинтересованом лицу омогући учешће у поступку јавне набавке, не водећи притом рачуна о сврси јавне набавке, као ни о квалитету услуге која је предмет исте. Молимо Заинтересовано лице да не доводи у заблуду друга заинтересована лица тврдњама које нису истините.

Даље, указујемо још једном на погрешно тумачење конкурсне документације од стране Заинтересованог лице и скрећемо пажњу да наводи у којима говори да ће друштво посебне намене (ДПН) тек након оснивања имати обавезу да купи 25 возила на ТНГ погон, а да се у припремној фази превоз може вршити било којим возилима нису истинити, као и да се овај капацитет неће користити у извршењу услуга. Овде се види очигледно непознавање поступка јавно-приватног партнерства и закона који уређује ову област те молимо Заинтересовано лице да због погрешног тумачења не доводи у заблуду друга заинтересована лица. Конкретно, у овом случају наводи у вези са оснивањем и функционисањем ДПН-а на које се позива Заинтересовано лице нису познати Наручиоцу као део ове конкурсне документације.

Дакле, појашњења ради, Наручилац захтева да сви аутобуси буду са погоном на компримовани природни гас (КПГ), а не са погоном на течни нафтни гас (ТНГ) како је заинтересовано лице навело у свом захтеву.

Даље, додатни услов техничког капацитета се захтева како би понуђач доказао да поседује одређени капацитет којим се вршити услуге које му буду поверене и у обавези је да искључиво тим возилима врши превоз. Друштво посебне намене (ДПН) се оснива у циљу реализације овог пројекта и то друштво ће преузети сва права и обавезе које има извршилац, па логично и технички капацитет којим се буде вршио тај превоз. Могућност преношења права и обавеза са извршиоца на ДПН се оставља на избор извршиоцу и он то може пренети на било који начин који је законом дозвољен.

Имајући у виду захтев Заинтересованог лица, Наручилац наводи да у конкретном случају није могуће изостављање додатног услова техничког капацитета имајући у виду да је овај капацитет понуђача кључан за даље извршење предметне услуге, међутим упркос делимично аргументованом захтеву, Наручилац ће делимично усвојити захтев Заинтересованог лица и у складу са чланом 10. ЗЈН омогућити већу конкуренцију тако што ће изменити конкурсну документацију у складу са чланом 63. ЗЈН и додатни услов техничког капацитета и захтевати да *понуђачи треба да докажу да имају одговарајући технички капацитет на основу кога ће доказати да поседују или располажу са најмање 25 возила са погоном на компримовани природни гас (КПГ) која нису старија од 9 година (најстарије возило може бити произведено 2011. године) за вршење градског и приградског превоза путника; возила морају да имају капацитет од најмање 35 места за седење, најмање 35 места за стајање и једно инвалидско место.* Наручилац цени да се оваквим условом неће умањити квалитет услуге, а да ће се повећати конкурентност и економичност.

Одговор бр. 2

1) Наручилац настоји да отклони све недостатке, неправилности и нејасноће у вези са предметном конкурсном документацијом свим заинтересованим лицима и будућим понуђачима, због чега посебно указује да Заинтересовано лице није јасно и аргументовано указао, нити је пружио евентуалне доказе због чега захтева измену овог дела пословног капацитета. У том смислу, Наручилац указује да се обавеза обезбеђивања што је могуће веће конкуренције се не може тумачити на начин који подразумева обавезу Наручиоца да сваком заинтересованом лицу омогући учешће у поступку јавне набавке, не водећи притом рачуна о сврси јавне набавке, као ни о квалитету услуге која је предмет исте.

Наручилац указује да је обавеза сваке локалне самоуправе да обезбеди вршење сваке од комуналних услуга тако да иста буде омогућена и доступна свим становницима њене територије, и да будући приватни партнер може да докаже да има капацитет да пружи услугу свим становницима. Уколико капацитет превоза односно путника буде смањен, приватни партнер је дужан да услугу прилагоди ситуацији.

Наручилац пре свега жели да отклони недоумицу у вези са одређивањем додатног услова пословног капацитета и указује да су конкурсном документацијом одређени минимални услови који се односе на финансијски, пословни, технички и кадровски капацитет. Дакле, довољно је да понуђач испуни додатни услов пословног капацитета и докаже да је у претходних пет година дана превозио путнике на територији локалне самоуправе која има 40.000 становника, а што је у целости у складу са ЗЈН.

Са друге стране, имајући у виду специфичност јавно-приватног партнерства и однос јавног партнера са приватним, Наручилац жели да се увери да ће понуђач који може да испуни све тражене услове бити подобан да буде партнер локалној самоуправи свих 15 година трајања уговорног периода због чега остаје при наведеном услову. Уколико понуђач не може да докаже да је годину дана пружао услугу превоза путника на територији локалне самоуправе која има 40.000 становника, онда је Наручилац нема и неће имати уверења да такав понуђач има довољан капацитет да обавља услугу превоза на територији града Пожаревца који има 75.000 становника. У супротном би значило да Наручилац није предузео све мере и активности у смањењу ризика и довођења истог на прихватљиви ниво у извршењу ове комуналне делатности.

У конкретном случају, наручилац указује да је ЗЈПК дефинисао појам јавно-приватног партнерства дефинисан као дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално, док су чланом 6. наведеног Закона обухваћена начела јавно-приватног партнерства, те између осталог и начело заштите јавног интереса, које обухвата обавезу јавног тела да при остварењу права приватних лица води рачуна да остварење тих права није у супротности са законом дефинисаним јавним интересом.

Сходно члану 76. ЗЈН Наручилац је одредио искључиво оне услове који се односе на понуђаче, односно оне којима се одређује потребан ниво компетентности и успешности да буду изабрани за реализацију уговора предметне јавне набавке.

Имајући у виду да је чланом 77. ЗЈН одређено како се доказује испуњеност додатних услова, Наручилац је у складу са наведеним чланом у конкурсној документацији одредио захтеве и начин доказивања захтева за испуњење пословног капацитета, Наручилац указује да је у конкурсној документацији јасно наведено који тачно доказ у погледу пословног капацитета (а и других наведених капацитета) захтева да буде достављен, а којим би се доказала испуњеност тог услова.

Наиме, сходно свему наведеном, уколико неко од Понуђача не докаже да испуњава додатни услов, не достави документацију захтевану од стране Наручиоца, или докаже да располаже мањим капацитетом од одређеног минимума, онда се понуда тог Понуђача одбија

као неприхватљива, с обзиром да та понуда, у смислу члана 106. става 1. тачке 2) ЗЈН садржи битан недостатак понуде.

У вези са наведеним и у вези са предметом јавне набавке, указујемо да је захтев који се односи на број становника Наручилац одредио на логичан начин. Наручилац поготово указује на то да је за локалну самоуправу овај посао веома значајан јер као комунална услуга превоза путника директно утиче на грађане града Пожареваца и средину у којој живе, а Наручилац жели да својим грађанима обезбеди најквалитетнију услугу превоза. Наиме, због географске близине главног града Републике Србије, од изузетне важности за Град Пожаревац, Град Београд, а самим тим и за Републику Србију је то да се превоз путника, међу којима највише има ученика, студената, запослених и другог становништва, спроводи без обуставе, прекида или поремећаја у одвијању саобраћаја.

Подсећамо да је Наручилац у складу са ЗЈН имао могућност да захтева да понуђачи морају да докажу да су ову услугу пружали на више територија са већом популацијом, али се приликом одређивања услова руководио основним начелима јавних набавки и у циљу обезбеђивања што је могуће веће конкуренције и одредио услов на овај начин.

Што се тиче захтева Заинтересованог лица да се додатни услов пословног капацитета измени тако да се фокус пренесе на врсту превоза која одговара предметној, указујемо да је на тај начин овај услов и одређен чиме је Наручилац захтевао да понуђач мора да докаже да је пружао **услугу јавног превоза путника**.

2) Посећамо да Наручилац у овом поступку не бира превозника који се само вршити услугу превоза путника већ партнера коме ће поверити услуге припреме, финансирања, набавке возила, организације транспорта, унапређења услуге, односно поверити комплетно пружање услуге градског и приградског превоза путника на период од 15 година.

Слабије развијена продајна мрежа КППГ-а, недовољног капацитета снабдевача КППГ-ом да обезбеде довољне количине природног гаса за потребе јавног превоза путника на територији града као што је град Пожаревац са собом носи одређени ризик – ризик набавке енергента.

Разлог за одредивање додатног услова пословног капацитета којим би понуђач доказао да има најмање један (1) закључен уговор са најмање једним (1) лицем које поседује лиценце за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом који има претходно искуство у снабдевању природним гасом и сарадњу са најмање два превозника који врше или су вршили делатност домаћег линијског превоза путника у последњих пет (5) година од момента објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки није одређен дискриминатоски и јесте у блиској вези са предметом јавне набавке, а образложен је следећим чињеницама:

- предмет јавне набавке је избор приватног партнера у поступку јавно-приватног партнерства који ће вршити услугу превоза путника возилима на погон на КППГ;
- приватни партнер ће услугу вршити наредних 15 година, и због слабије развијене продајне мреже КППГ-а Наручилац је предвидео да ризиком набавке овог енергента може на бољи начин да управља, односно да на њега може да утиче тако што ће понуђач доказати да има уговор са лицем које поседује лиценце за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом и који има

- претходно искуство у снабдевању природним гасом и сарадњу са најмање два превозника који врше или су вршили делатност домаћег линијског превоза путника;
- специфичност пуњења, динамике и експлоатације оваквих возила која врше јавни превоз захтева посебан приступ и Наручилац на овај спроводи мере и активности за умањење ризика;
 - у току трајања партнерства од 15 година користиће се све управљачке, техничке, финансијске и иновативне способности и јавног и приватног партнера, а Наручилац се залаже да унапређење размене вештина и знања између јавног и приватног партнера, а нарочито преузимање ризика тражње и ризика расположивости инфраструктуре потребне за реализацију уговора;
 - једини документ којим се доказује да лице има дозволу за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом јесу лиценце, што овај захтев чини логичним;
 - поред тога што Наручилац захтева да понуђач има уговор са лицем који поседује лиценце за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом, овај ризик ће се свести на најмањи ниво само ако лице које се бави снабдевањем и трговином природним гасом може да докаже да има капацитет да испрати потребе превозника за огромним количинама природног гаса које ће се трошити.

Овај услов није скривени начин да се кроз додатне услове захтева пословни капацитет јер лице које поседује лиценце за обављање енергетске делатности снабдевања и трговине природним гасом не мора бити понуђач, члан групе понуђача или подизвођач, те за њега није потребно достављати доказе из члана 75. ЗЈН, нити закон ограничава наступ тог лица у комерцијалним делатностима.

Као што Заинтересовано лице наводи услугу превоза путника може обављати сваки референтни превозник који са успехом може вршити предметну услугу и који докаже да испуњава све услове из конкурсне документације.

3) Наручилац упућује Заинтересовано лице на прецизније тумачење конкурсне документације, и на део II УСЛОВИ, ЗАХТЕВИ И СПЕЦИФИКАЦИЈА ОЧЕКИВАНИХ РЕЗУЛТАТА ВРШЕЊА ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА, тачку 1. Поверавање обављања делатности домаћег линијског превоза путника на територији града Пожаревца, подтачку 1.1. Техничке карактеристике возила у коме су јасно дефинисани захтеви Наручиоца по питању категорије возила. Дакле, да појаснимо, Наручилац је Предлогом пројекта и који је усвојен од стране Наручиоца Одлуком Скупштине града Пожаревца број 011-06-58/2020-5 од 26. маја 2020. године и конкурсном документацијом одредио да свих 25 возила треба да буду са погоном на КПП категорије ЕЕV која су старости до 9 година, који значајно смањује емисију издувних гасова или их уопште нема (ЕЕV) и то све у складу са европским стандардима и нормама које дефинишу да се у Европи већ увелико експлоатишу ЕЕV возила. Једна од основних предности возила са погоном на КПП јесте у томе што се на овај начин смањује емисија NO оксида за више од 10 пута у односу на нпр. норму ЕУРО 1. Основне предности возила са погоном на КПП за кориснике јесу: повећана ефикасност кроз мању потрошњу горива; смањена емисија CO₂ и перспективне предности – с обзиром на то да се у неким државама већ воде расправе о ограничавању употребе старих мотора, као и додатном опорезивању, прелазак на возила са

погоном на КПП би могао довести до мањих трошкова експлоатације возила. Са друге стране, дугорочна експлоатација оваквих возила је економичнија од других, па Наручилац жели да обезбеди додатни бенефит за себе, јер ће бити у могућности да осим квалитетнијег и по животну средину бољег превоза, а на основу претпоставке да ће кроз утакмицу понуђачи обезбедити боље цене превоза због коришћења КПП.

У вези са тим, Наручилац је поставио додатни услов пословног капацитета који се односи на пословање понуђача у складу са системом SRPS ISO 27001 – Системи менаџмента безбедношћу информација. Понуђачи који имају интегрисане наведене системе доказују да су своју пословну политику ускладили са успостављањем, применом, радом, праћењем, преиспитивањем, одржавањем и побољшавањем документованог ИСМС-а унутар контекста укупних пословних ризика у организацији, што је за Наручиоца јасан показатељ да такви понуђачи имају задовољавајући капацитет да овај пројекат спроведу у свему у складу са Предлогом пројекта и предметном конкурсном документацијом.

Када је у питању овај систем, није нелогичан захтев Наручиоца да понуђачи докажу да су своје пословање ускладили са истим имајући у виду да приватни партнер треба да обезбеди да аутобуси садрже савремене системе управљања флотом, бројања путника и читавање електронских карата који располажу поверљивим подацима којима се управља на безбедносан начин прилагођен потребама јавног и приватног партнера.

Са друге стране, Наручилац је поставио додатни услов пословног капацитета који се односи на доказ да је Понуђач ускладио своју пословну политику са системом SRPS EN ISO 50001 – Системи менаџмента енергијом, и на тај начин показује да успоставља, примењује, одржава и побољшава систем менаџмента енергијом, са тим у вези, смањење емисије штетних издувних гасова, уз нагласак да је један од главних циљева овог пројекта заштита животне средине.

Када је у питању овај систем, није нелогичан захтев Наручиоца да понуђачи докажу да су своје пословање ускладили са истим и сматрамо да Заинтересовано лице није на најбољи начин разумело суштину усклађивања пословања са овим системом. Намера да се обезбеди системски приступ у остваривању сталног побољшавања енергетских перформанси и ЕнМС. **Овај документ: а) је примењив на сваку организацију без обзира на њену врсту, величину, географску локацију, културу и без обзира на производе и услуге које она обезбеђује; б) је примењив на све активности које утичу на енергетске перформансе а којима руководи и управља организација; ц) је примењив независно од врсте и количине енергије која се троши; д) захтева приказивање сталног побољшавања енергетских перформанси али се не дефинишу специфични нивои захтеваног побољшавања енергетских перформанси које треба остварити; е) може да се користи независно, да буде у складу са осталим системима менаџмента или да буде интегрисан са осталим системима менаџмента. Ако узмемо у обзир да је у реализацији услуге превоза један од највећих расхода набавка енергента, онда то додатно потврђује оправданост и значај оваквог захтева за управљање енергијом..**

Усклађивање пословања са системима SRPS ISO 27001 и SRPS EN ISO 50001 у овом случају даје додатну сигурност Наручиоцу да понуђач услугу превоза путника пружа на најквалитетнијем могућем нивоу. На тај начин Наручилац умањује ризике квалитета будућег посла у целости, имајући у виду чињеницу да је предмет уговора обезбеђивање једне комуналне делатности коју Наручилац у складу са Законом мора да пружа. Овако дефинисаним додатним

условима Наручилац ни на који начин не нарушава ниједно од начела и одредаба Закона о јавним набавкама, а посебно подстиче примену начела дефинисаног чланом 13. ЗЈН.

Предлогом пројекта предвиђено је да је потребно доказати да понуђач, будући приватни партнер има усклађено пословање са системима SRPS ISO 27001 и SRPS EN ISO 50001. Имајући у виду да се предметна набавка спроводи у складу са Предлогом пројекта, Наручилац није у могућности да одступа од истог имајући у виду да је Комисија за ЈПП и концесије Владе Републике Србије дала позитивно мишљење на исто и да је Скупштина града Пожаревца усвојила предметни пројекат, што значи да су се оба наведена органа сагласила са овим захтевима.

Одговор бр. 3

Критеријум за оцењивање понуда је, сходно члану 85. ЗЈН, економски најповољнија понуда, која ће се заснивати на следећим елементима критеријума:

- понуђена цена по километру – најнижи износ понуђене накнаде коју би јавни партнер плаћао приватном партнеру за свих 15 година трајања уговорног периода
- еколошка предност, заштита животне средине и економичност – декларисана просечна потрошња возила на 100 км.

Ако узмемо у обзир и одговор који је појашњен у питању под редним бројем 8., декларисана просечна потрошња возила на 100 км се доказује изјавом произвођача у којој су дати подаци о потрошњи енергента на пређених 100 километара за возила којима ће се обављати услуга превоза која је предмет јавне набавке и Обрасцем бр. 9 – Списак аутобуса у коме се уноси тачан податак о декларисаној просечној потрошњи енергента, долазимо до логичног закључка да је овај елемент критеријума јасно описан и вреднован, да се на основу истог може одредити број пондера сваког од понуђача и да се може тачно израчунати потрошња, а понуде се оцењивати и упоређивати.

Наручилац је приступио анализи тржишта пре припреме ове конкурсне документације и узео у обзир све могуће критеријуме у складу са својим потребама и циљем реализације овог пројекта и дошао до прихватљивих и могућих решења на основу којих је припремио конкурсну документацију и одредио критеријум за избор најповољније понуде.

Приликом одређивања броја пондера по овом критеријуму, бодоваће се сва возила којима понуђач учествује у поступку.

Утврђивање декларисане просечне потрошње возила на 100 км врши комисија наручиоца, у поступку стручне оцене понуда.

Одговор бр. 4

Део захтева за додатним појашњењима конкурсне документације у коме Заинетерсовано лице наводи да је у тексту Предлога пројекта наведено да ДПН може, уз сагласност Наручиоца, учествовати и у другим пројектима ЈПП, није истинит. Наручилац је одговорима на питања број 011-06-58/2020-04/1 од 10.07.2020. године дао појашњење о оснивању и пословању друштва посебне намене.

Када је Наручилац навео у конкурсној документацији одредбе које се односе на “нова” возила мислио је пре свега на возила којима ће се убудуће обављати превоз путника. Та возила могу бити нова или половна.

Како би спречила двосмисленост приликом тумачења конкурсне документације, Наручилац ће приступити измени конкурсне документације у овим деловима, у складу са чланом 63. ставом 3. ЗЈН.

Одговор бр. 5

Није баш најјасније на које тачно одредбе позитивних прописа је Заинтересовано лице мислило, с обзиром на то да не постоји одредба у законодавству Републике Србије која спречава пренос права на трећа лица из уговора, а када су у питању права из јавног уговора наглашавамо да ЗЈПК не спречава да се права из јавног уговора пренесу на трећа лица уз претходно одобрење јавног партнера.

Ова одредба је оредвиђена моделом уговора како би се пројекат заштитио од евентуалног стечаја или ликвидације будућег превозника. Наручилац је предвидео све могућности за побољшање финансијских капацитета извршиоца и обезбеђење квалитетнијих, стабилнијих и дугорочнијих извора финансирања пројекта, како би се одржао пројекат и допринело већој финансијској сигурности и стабилности, а све у циљу обезбеђивања најквалитетније реализације пројекта у целости и у духу доброг привредника и домаћинског поступања.

Како би спречило погрешно тумачење конкурсне документације и модела уговора, Наручилац ће приступити измени конкурсне документације у овом делу, у складу са чланом 63. ставом 3. ЗЈН.

Одговор бр. 6

Подсећамо да је је конкурсном документацијом и моделом уговора предвиђено занављање возног парка најкасније у осмој години. Такође, предвиђено је и да ће најкасније годину дана пре занављања возног парка, приватни партнер предложити спецификацију будућег возног парка који ће се састојати од возила на КПП погон која су ЕЕV категорије и која у том моменту не могу бити старија од девет (9) година, а на коју спецификацију јавни партнер треба да да сагласност. Логично је да ће се у том моменту јавни и приватни партнер договорити и око предвиђене динамике испоруке возила у складу са којом ће се и обезбедити возила.

Заинтересовано лице је добро протумачило конкурсну документацију у којој је наведено да ће приватни партнер најкасније у осмој години од дана закључења уговора обновити возни парк, тако да у том моменту сва возила буду старости од највише девет (9) година.

Није јасно на основу чега је Заинтересовано лице дошло до закључка да ће се приватни партнер у току трајања уговора о ЈПП (15 година) најмање или се готово уопште неће бавити његовим извршењем, и да ће се обавеза приватног партнера највише састојати у оснивању ДПН-

а и улагању средстава. Иако су ово две значајне обавезе приватног партнера, а поготово обавеза улагања средстава, то свакако нису једине обавезе и конкурсна документација то доказује.

Чланом 4.2. модела јавног уговора предвиђена је реализација уговора по фазама са дефинисањем обавеза које ће приватни партнер бити дужан да испуни у тим фазама. Одређивањем стандарда и квалитета услуге превоза Наручилац је предвидео ниво услуга које морају бити у складу са условима и стандардима утврђеним у оквиру јавног позива и конкурсне документације, као и у складу са важећим прописима за све време трајања уговора. Наведени стандарди услуга превоза нарочито обухватају стандарде у погледу капацитета возног парка (број возила), старости и захтеваних услова возила, поседовање паркинг простора, објеката за одржавање возила и слично.

Такође, чланом 7. модела јавног уговора предвиђене су све обавезе које ће извршилац имати и чије ће испуњење Наручилац контролисати. Између осталих, предвиђене су обавезе у вези са квалитетним извршењем услуге, побољшањем услуге, одржавањем возног парка, достављањем извештаја о извршеним услугама и квалитету услуга и друго, те молимо Заинтересовано лице да још једном пажљивије чита конкурсну документацију.

Одговор бр. 7

Уколико је одређени документ којим се доказује испуњеност услова из конкурсне документације издат од стране надлежног органа, уколико се докаже да исти има исту доказну снагу као захтевани доказ као што то наводи Заинтересовано лице, и уколико је важеће, не постоји основ да се понуда тог понуђача одбије као неприхватљива, с обзиром да та понуда у том случају, у смислу члана 106. става 1. тачке 1) ЗЈН **не би садржала** битан недостатак понуде.

У конкретном случају, министарство надлежно за саобраћај, одн. вршење услуга превоза путника омогућило је домаћим превозницима издавање привременог решења на основу кога ће се дозволити обављање домаћег и међународног јавног превоза аутобусима и након 12. фебруара 2018. год. у складу са чланом 139. ставом 3. Закона о општем управном поступку до момента издавања лиценце.

Одговор бр. 8

Захваљујемо се на предлогу.

Декларација представља документ или исправу са наводима о спецификацији или садржају одређеног добра или робе.

Изјава под пуном кривичном и материјалном одговорношћу представља документ или исправу произвођача у којој су дати подаци о потрошњи енергента на пређених 100 километара.

Законом о јавним набавкама је предвиђено да ако се у држави у којој понуђач има седиште не издају докази из члана 77. ЗЈН, понуђач може, уместо доказа, приложити писану изјаву, дату под кривичном и материјалном одговорношћу оверену пред судским или управним органом, јавним бележником или другим надлежним органом те државе којом доказује испуњеност одређеног услова, због чега је нетачан навод да се “исте не издају”.

Уколико понуђач достави изјаву у којој су дати подаци о потрошњи енергента на пређених 100 километара за возила којима ће се обављати услуга превоза која је предмет јавне набавке, која је издата од стране произвођача, то не може имати за последицу оцену његове понуде као неприхватљиве.

Будући да је конкурсном документацијом предвиђено да понуђач уз понуду достави изјаву произвођача у којој су дати подаци о потрошњи енергента на пређених 100 километара за возила којима ће се обављати услуга превоза која је предмет јавне набавке, околност што је изабрани понуђач исту доставио у својој понуди, не може имати за последицу оцену његове понуде као неприхватљиве у смислу члана 3. став 1. тачка 33. ЗЈН.

Указујемо на став Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки којим се сматра да је изјава која је дата под пуном кривичном и материјалном одговорношћу најприхватљивији документ којим се доказује испуњеност додатних услова уколико се на други начин испуњење овог услова није могло доказати. Са друге стране, Наручиоцу увек остаје могућност из члана 93. става 1. ЗЈН да захтева од понуђача додатна објашњења која ће му помоћи при прегледу, вредновању и упоређивању понуда, а може да врши и контролу (увид) код понуђача.

Одговор бр. 9

Околност да одређени понуђач има капацитет да учествује и добије уговор о предметној јавној набавци и који докаже да поседује 25 аутобуса за обављање превоза путника не иде у прилог чињеници да тај понуђач не може да обезбеди паркинг за ове аутобусе.

Битни елементи јавно-приватног партнерства се, између осталог, односе и на обавезу приватног партнера да од јавног партнера преузме обављање услуга од јавног значаја, са једном или више обавеза као што су: финансирање, управљање и одржавање, у циљу пружања услуга од јавног значаја крајњим корисницима из оквира надлежности јавног партнера, или у циљу обезбеђивања неопходних предуслова јавном партнеру за пружање услуга од јавног значаја из оквира његових надлежности, или пружање услуга од јавног значаја из оквира надлежности јавног партнера крајњим корисницима; делимично или потпуно финансирање пројекта ЈПП од стране приватног партнера; преузимање одговорности сваког партнера за ризик којим може на бољи начин да управља, односно на који може да утиче, или се ризици деле у избалансираном односу, све у циљу оптималног управљања ризиком током трајања пројекта ЈПП, уз коришћење управљачких, техничких, финансијских и иновативних способности приватног партнера, као и унапређењем размене вештина и знања између јавног и приватног партнера, а нарочито преузимање ризика тражње или ризика расположивости објекта, услуге, инфраструктуре и сл.

Задатак будућег приватног партнера је да врши услуге припреме, финансирања, набавке возила, унапређења услуге, организације транспорта, односно да врши комплетну услугу градског и приградског превоза путника на период од 15 година. Обавеза приватног партнера је да преузме одговорност и ризике и да обезбеди потребне капацитете како би се услуга превоза путника обављала на предвиђеном нивоу, са условима и стандардима утврђеним у оквиру јавног позива и конкурсне документације, као и у складу са важећим прописима за све време трајања уговора, а Наручилац неће имати разумевања за недостатке у вршењу услуге, нити жели да улази у експертизу приватног партнера, па неће желети да има бригу око места за паркинг и

одржавање, ”нултом км” и др, јер је то све обавеза приватног партнера да на дугорочан и оптималан начин реализује уз поштовање свих законом прописаних норми..

Уколико ти аутобуси буду паркирани на местима где то није предвиђено, подсећамо да ће у том случају реаговати надлежни органи за уклањање возила паркираних на недозвољеним површинама, те да се подразумева поштовање закона и прописа у свим сегментима.

Одговор бр. 10

Ако се узме у обзир да је процењена вредност предметне јавне набавке, захтев Наручиоца у погледу додатног услова финансијског капацитета је у потпуности оправдан, шта више, исти је одређен тако да не дискриминише понуђаче и да је у логичкој вези са предметом јавне набавке, што је јасан показатељ да се Наручилац водио својим реалним потребама и потребама свог становништва и обезбеђивањем што је могуће веће конкуренције, а да притом не ограничава потенцијалне понуђаче који имају капацитет за реализацију уговора о јавној набавци. Наручилац не жели да запостави чињеницу да предметна јавна набавка има огроман значај има за локалну самоуправу и њене грађане, као ни вредност и трајност будућег уговора, због чега и настоји да уговор закључи са понуђачем који је компетентан и који има капацитет за извршење предметних услуга.

Одредивши додатни услов финансијског капацитета тако да понуђач треба да докаже да је у последње три (3) године, рачунајући до дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки, имао одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да није имао пословни губитак не искључује чињеницу да је Наручилац поставио услов тако да понуђач мора да докаже и своје позитивно пословање, односно висину остварених пословних прихода.

Иако Заинтересовано лице наводи да се „по правилу“ у поступцима јавних набавки захтева одређени нето добитак, то не искључује чињеницу да Наручилац у поступку јавне набавке за избор приватног партнера захтева да понуђач докаже да поред одређеног нето добитка докаже да није имао ни губитак у пословању.

Стратегија коју Заинтересовано лице користи уз давање примера других јавних набавки, не може ни у ком случају представљати основ за смањење захтеваног услова финансијског капацитета имајући у виду да исти није утемељен доказима и аргументима који би захтевани услов финансијског капацитета окарактерисали као неуобичајен, нити би био оправдан. Провером на Порталу јавних набавки, Наручилац је утврдио да наведени поступци нису били ЈПП.

У конкретном случају, наручилац указује да је ЗЈППК појам јавно-приватног партнерства дефинисан као дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално, док су чланом 6. ЗЈППК обухваћена начела јавно-приватног партнерства, те између осталог и начело заштите јавног интереса, које обухвата обавезу јавног тела да при остварењу права приватних лица води рачуна да остварење тих права није у супротности са законом дефинисаним јавним интересом.

У том смислу, а како поверавање дугогодишњег вршења услуге подразумева између осталог и обезбеђење дугогодишњег финансирања, са преузимањем ризика везаним за пружање услуга од јавног значаја, Наручилац налази да је предметни додатни услов финансијског капацитета логичкој вези са предметом јавне набавке, да је исти постављен тако да буде у интересу сигурности Наручиоца за реализацију предметне јавне набавке, те да је неопходно да Наручилац добије понуђача са захтеваним пословним капацитетом.

Закон о комуналним делатностима чланом 2. дефинише да су комуналне делатности у смислу овог закона делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем.

Комуналне делатности су делатности од општег интереса. Између осталих, у комуналне делатности спадају и градски и приградски превоз путника.

Сви корисници Буџета Републике Србије су у складу законом обавезни да преузму све мере и активности којима умањују ризике од некавалитетног, неефикасног, неекономичног и ненаменског трошења буџетских средстава и да тим мерама и активностима исте доведу на минимални и прихватљив ниво.

Имајући у виду да је чланом 77. Закона одређено како се доказује испуњеност додатних услова, Наручилац је у складу са наведеним чланом у конкурсној документацији одредио захтеве и начин доказивања захтева за испуњење финансијског капацитета, Наручилац указује да је у конкурсној документацији јасно наведено који тачно доказ у погледу финансијског капацитета (а и других наведених капацитета) захтева да буде достављен, а којим би се доказала испуњеност тог услова. У складу са ставом 2. наведеног члана то могу бити изводи, потврде, извештаји, искази, биланси, дозволе и др.

Испуњење овог услова представља доказ Наручиоцу о позитивном пословању и ликвидности понуђача у претходним годинама. Узевши у обзир трајност будућег уговора и специфичност овакве јавне набавке, Наручилац жели да обезбеди озбиљног партнера са озбиљном пословном историјом која даје позитивније индикаторе о очекиваном будућем пословном капацитету, а као што то раде сви привредни субјекти који примењују принципе пословања доброг домаћина и доброг привредина па те принципе примењује и Град Пожаревац као Наручилац. Имајући у виду напред наведено, недвосмислено је да су захтевани додатни услови који се односе на финансијски капацитет у претходне три године, а које Наручилац захтева у конкурсној документацији апсолутно у складу са Законом о јавним набавкама и другим важећим прописима, и исти услов доказује на начин дефинисан чланом 77. Закона, да доказивање испуњености услова не утиче на трошкове прибављања доказа па самим тим је захтев и оправдан, да је захтев у апсолутној логичкој вези са предметом јавне набавке имајући у виду да је предмет набавке дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера на обезбеђивању одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета комуналне делатности од општег интереса – превоза путника што јесте једна од примарних и елементарних обавеза локалне самоуправе (у складу са Законом о комуналним делатностима и ЗЈПК) и др.

Подсећамо, да су сви буџетски корисници у обавези да све мере и активности у свом пословању извршавају на тај начин да ризике које би довеле до неквалитетног извршења обавеза локалне самоуправе (у овом случају обавезне комуналне делатности које поверавају приватном партнеру) и које би довеле до ризика функционисања буџета локалне самоуправе и Буџета Републике Србије превентивно отклањају или их доводе на прихватљив ниво.

Захваљујемо се на сугестији. Како би Наручилац обезбедио већу конкуренцију приступиће измени конкурсне документације у наведеним деловима, а у складу са чланом 63. ставом 3. ЗЈН.

Ово појашњење у складу са чланом 63. став 3. Закона о јавним набавкама („Сл.гласник РС“, бр.124/12,14/15, 68/15) наручилац објављује на Порталу јавних набавки и на својој инернет страници www.pozarevac.rs.

КОМИСИЈА ЗА ЈАВНУ НАБАВКУ У ОТВОРЕНОМ ПОСТУПКУ