



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАД УЖИЦЕ

СКУПШТИНА ГРАДА

І Број: 344-258//20

Датум: _____. 2020. године

На основу члана 26. Закона о Јавно приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије“ број 88/11; 15/16 и 104/16) и члана 60. тачка 45. Статута града Ужица ("Службени лист града Ужица" број 4/19) Скупштина града Ужица, на седници одржаној _____. године доноси

ОДЛУКУ

- УСВАЈА СЕ** предлог концесионог акта за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица.
- Одлуку објавити у "Службеном листу града Ужица".

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ
Бранислав Митровић

ГРАД УЖИЦЕ

+381 (0) 31 590 135 • e-mail: predsednikskupstine@uzice.rs

Образложение

У складу са чланом 12. и чланом 29. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС” број: 88/11, 15/16 и 104/16) Градско веће града Ужица на седници одржаној 14.12.2020. године донело је Решење о измени решења којим се покреће поступак јавно-приватног партнерастава са ементима концесије.

Стручни тим за припрему и реализацију пројекта јавно приватног партнериства за поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица образован Решењем бр. II 344-258/20 од 09.12.2020. године, израдио је предлог концесионог акта за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица и у складу са чланом 29. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС” број: 88/11, 15/16 и 104/16) исти доставио Комисији за јавно приватно партнериство и концесије ради давања мишљења.

Комисија за Јавно-приватно партнериство и концесије дана 21.12.2020. године доставила је мишљење у ком наводи да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнериства.

ГРАД УЖИЦЕ



ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА УЖИЦА

Децембар 2020. године

САДРЖАЈ

1. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА	2
2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ УЖИЦУ	5
3. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИИ ГРАДА УЖИЦА.....	7
4. ПРЕДЛОГ НОВОГ РЕШЕЊА ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИИ ГРАДА УЖИЦА.....	1010
5. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА И КОНЦЕДЕНТА	1212
6. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА.....	1515
7. ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА.....	Error! Bookmark not defined. 17
8. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА.....	20
9. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ.....	29
10. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈП.....	4444
11.МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	Error! Bookmark not defined. 45
12. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА	4949
13. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА.....	5050
14. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР	5151
15. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	5151
16. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР.....	5454
17. ЗАКЉУЧЕЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА	5555
18. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	5555
19. ПРИЛОЗИ	Error! Bookmark not defined. 56

1. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА

Предмет концесионог акта је поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица. Реализација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности, омогућавању одрживог система превоза у граду Ужицу на дужи временски период. Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије CO₂.

Предмет пројекта обухвата финансирање и унапређење услуге од јавног значаја, односно пружање услуге градског и приградског превоза превоза на територији града Ужица.

Линијски превоз је јавни превоз који се обавља на одређеној линији, одређеном учесталошћу, при чему се путници укрцавају и искрцавају на унапред одређеним аутобуским станицама или аутобуским стајалиштима.

Превоз у друмском саобраћају обавља се аутобусима и путничким возилима која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте аутобуса, односно путничких возила. У законодавству Републике Србије превоз путника у друмском саобраћају уређен је Законом о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018 и 31/2019; у даљем тексту: ЗППДС). Чланом 11. наведеног Закона је дефинисано да се домаћи јавни превоз путника обавља као линијски превоз, ванлинијски превоз, посебан линијски превоз и такси превоз, а да се домаћи линијски превоз путника обавља као:

- 1) градски и приградски превоз је превоз унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе;
- 2) међумесни превоз је превоз између насељених места која се налазе на територији две или више јединица локалне самоуправе.

За локалне самоуправе или јавна предузећа које немају доволно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројеката поверавања обављања комуналних делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, ангажовање приватног партнера може да буде адекватно решење.

Могућност финансирања пројекта поверавања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица од стране приватног партнера може се реализовати путем јавно-приватног партнериства са елементима концесије које се уређује јавним уговором између јединице локалне самоуправе као јавног партнера односно концедента и изабраног понуђача као приватног партнера односно концесионара.

Пројектијавно-приватног партнерства са или без елемената концесије подразумевају финансирање пројекта од стране приватног партнера, где се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ локална самоуправа преузима обавезу да омогући и повери приватном партнерију несметано обављање комуналне делатности, док би се за обављање предметне делатности приватном партнерију исплаћивала накнада на месечном ниову, односно исти би се финансирао од крајњих корисника услуге, односно грађана. Овакав модел финансирања представља оквир сарадње јавног сектора и приватног партнера, ради обезбеђења функционисања комуналних делатности, односно делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре.

Основни елементи овог концепта су јасна алокација одговорности, подела ризика и дужина трајања пројекта. Подела ризика омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката. Концепт јавно-приватног партнерија са елементима концесије, у примеру комуналне делатности градског и приградског превоза, омогућује граду Ужицу, као концеденту, одређено смањење трошкова и стварања одрживог система превоза путника и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима ове комуналне делатности.

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018; у даљем тексту: ЗКД) је дефинисана обавеза локалне самоуправе да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над вршењем комуналних делатности. У складу са тим, обавеза града Ужица је да обезбеди градски и приградски превоз путника одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка и пружања станичних услуга. Закон о комуналним делатностима је утврдио 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.

Наведеним законом је дефинисано да су комуналне делатности делатности од општег интереса и да градски и приградски превоз путника, између осталих, спада у комуналне делатности. Чланом 3. став 5. истог Закона дефинисано је да је локални линијски превоз путника комунална делатност која обухвата услугу превоза путника унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе, који обухвата јавни линијски превоз аутобусом, тролејбусом, трамвајем, метроом, жичаром, путничким бродом, скелом и чамцем за привредне сврхе, као и обезбеђивање места за укрцавање и искрцавање путника (станица, стајалишта и плутајућих објеката за пристајање пловила која врше превоз путника у домаћој линијској пловидби и сл. као саобраћајних објеката који се користе у тим видовима превоза). Такође, чланом 4. ЗКД је дефинисано да

јединица локалне самоуправе обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој. Закон о комуналним делатностима је одредио да комуналну делатност могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект.

Закон је чланом 9. дефинисао поверавање обављања комуналне делатности. Ставом 1. истог члана се дефинише да се под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе. У члану 9. став 7. ЗКД, дефинисано је да се на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Чланом 10.став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011,15/2016 и 104/16) је дефинисано да је концесија, у смислу овог закона, уговорно или институционално јавно-приватно партнерство са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављање делатности од општег интереса, које јавни партнери уступа приватном партнери, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнери сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Чланом 10.став 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011,15/2016 и 104/16) прописано је да су посебни облици концесије концесија за јавне радове и концесија за јавне услуге.

Чланом 10.став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) одређено је да концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, јесте уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или тог права заједно са плаћањем.

2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ УЖИЦУ

Град Ужице се налази у средишту западне Србије и представља административни, привредни, друштвени и културни центар овог дела Србије. Сам град се налази у централном делу Златиборског округа и обухвата површину од 667 km², на којој живи 75.805 становника, односно 114 становника на km². Ужице се налази на надморској висини од 411 м, која варира и прелази 600 метара. Кроз град протиче река Ђетиња, и Ужице је географски стављено у долину реке Ђетиње. Територија града се са западне стране граничи са Републиком Српском, а почевши са општинама Бајина Башта, Косјерић, Пожега, Ариље, Чајетина.

Подручје града Ужица обухвата 31 катастарску општину и 41 насеље. Насеља су груписана у 7 заједница насеља, које се могу посматрати као специфичне, засебне цели- не: Ужице, Севојно, Крвавци, Бела Земља, Равни, Каран и Кремна. Изузимајући Ужице од осталих насеља, једну зону сачињавају приградска насеља у којима се концентрише све већи број становника, а другу зону, са мањом густином, чине „испражњена“ сеоска насеља. Житељи планинских села разбијеног типа све више насељавају центре заједница насеља и приградски простор, уз задржавање мешовитог начина привређивања. Ушорени начин насељавања развијен је на целој територији. Центри насеља формирани су уз саобраћајнице, а приградско насељавање постаје тренд.

Ужице је средиште Златиборског округа. Округ је добио име по истоименој планини јужно од града, који достиже висину од 1496 м. Град се налази на надморској висини од 411 м. Кроз њега протиче река Ђетиња, притока Западне Мораве.

Привреда овог региона је високо извозна и постојано бележи суфицит у размени са иностранством. У извозу доминирају производи прераде обојених метала, воће, производи наменске индустрије и готови текстилни производи. Извозно орјентисана привреда представља велики потенцијал и знатну компаративну предност овог региона. Водеће привредне делатности у Ужицу су прерадничка индустрија, грађевинарство и пољопривреда.

Вредност спољнотрговинске размене остварене на подручју региона Ужице, у првих једанаест месеци 2016. године износила је 1058 милиона USD, од чега се на извоз односи 576 милиона USD а на увоз 481 милиона USD. Остварен је суфицит од 95 милиона USD и покрivenост увоза извозом од 120%.

У односу на исти период 2015. године, укупна спољнотрговинска размена је већа за 2,4%. Обим и извоза и увоза је повећан. Укупан извоз повећан је за 2,8% а увоз за 2%. Остварени суфицит већи је за 7% у односу на суфицит остварен у истом периоду 2015. године. Град Ужице учествује са више од 65% у укупној спољнотрговинској размени Региона.

Најразвијеније делатности у агроиндустрији су: прерада воћа замрзавањем, кланична индустрија, прерада меса и производња сувомеснатих производа, производња: млека и млечних

производа, ракија са заштићеним географским пореклом, лековитог биља и шумских плодова, а постоје капацитети и за производњу сокова, воћних сирупа, цемова, мармелада, компота и прерађевина од поврћа.

У металској индустрији најзначајнији су полу производи од бакра и алуминијума и производи наменске индустрије. У грађевинарству су заступљене све делатности од високоградње, нискоградње до завршних занатских производа. У насељу Ужице живи 43.126 пунолетних становника, а просечна старост становништва износи 37,4 година (36,7 код мушкараца и 38,0 код жена). У насељу има 17.836 домаћинстава, а просечан број чланова по домаћинству је 3,06.

Ово насеље је великим делом насељено Србима (према попису из 2002. године), а у последња три пописа, примећен је пораст у броју становника.

3. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА УЖИЦА

За разматрање могућности покретања предметног поступка јавно-приватног партнерства са елементима концесије неопходно је било анализирати тренутно стање градског и приградског превоза путника и израдити анализу на основу података из претходних година о квалитету превоза, утицајима превоза на здравље и безбедност људи, као и на заштиту животне средине.

Градски и приградски превоз путника у граду Ужицу се тренутно обавља са 23 аутобуса од којих су 16 возила соло аутобуса (4 градска соло аутобуса се користе за кључне градске линије, 10 возила се користи за приградске линије, док 2 возила чине резерву), а 7 возила су мини аутобуси (6 возила је у употреби, док 1 возило чине резерву).

Укупни број возила је 23, од којих су 20 у сталној употреби, као што је наведено, док преостала 3 возила чине резерву возног парка.

Годишње се реализује 1.159.193 километара, од чега се 36% пређених километара односи на градски превоз, док се преосталих 64% односи на приградски превоз на територији града. Од укупне километраже великим соло аутобусима на градским и приградским возилима планирани обим саобраћаја је 873.036 километара годишње а са мини аутобусима планирана је годишња километража од 286.157 просечно, а у складу са садашњим техничко експлатационим карактеристикама линија.

Град Ужице нема своје комунално предузеће којим обавља ову комуналну делатност, већ ангажује превозника који обавља делатност градског и приградског превоза путника. С обзиром да су уговори о јавним набавкама које Град закључује са превозницима краткорочни и не дају очекиване резултате, Град је поднео иницијативу за решавањем питања ове комуналне делатности на дужи временски период. Идеја је да се реализацијом овог пројекта обезбеди техничка поузданост возила, смање трошкови експлоатације и смањи емисија CO₂.

Поред повеђавања услуге превоза путника град Ужице повеђава и станичне услуге. Циљ овог пројекта јесте да се пронађе најадекватније решење за услуге превоза путника и пружања станичних услуга због чега град одређивањем предмета овог пројекта настоји да обе услуге повери приватном партнери и на тај начин створи одрживи систем који ће функционисати на дужем временском периоду и омогући својим грађанима услугу на високом нивоу. Стварањем оваквог система видљиви су бенефити и за јавног и за приватног партнера.

Анализирајући наведено стање превоза у граду Ужицу и финансијску ситуацију Града, очигледно је да не постоји могућност да Град самостално инвестира у обнову возног парка и

одржавање аутобуске станице, као један од битних предуслова за успешно одржавање регистрованих редова вожње, уз задовољење потреба путника за комфором, тачношћу и поузданошћу, а немогућност одржавања регистрованих редова вожњи за последицу може имати губитак тржишта, уз знатно отежавајуће услове да се тржиште накнадно поврати. Уколико се не примени адекватан модел финансирања унапређења превоза и обнове возног парка, све израженији ће бити и ризик опстанка превоза путника на захтеваном нивоу на тржишту градског и приградског превоза и губитак интересовања потенцијалних партнера за стратешку сарадњу.

Табела. Основне карактеристике мреже градских и приградских линија

Број лин.	Назив линије	L_A (km)	L_B (km)	L_{CP} (km)	H_{STA} (km)	H_{STB} (km)	D_{CP} (km)	Тип линије
Градске линије								
1К	Севојно (колонија)-Дубоки поток– Севојно (колонија)	24,14	-	24,14	38	-	0,652	кружна
2	Турица – Севојно (колонија)	11,33	11,84	11,58	19	20	0,626	дијаметрална
2А	Турица – Сењак	5,81	5,97	5,89	12	12	0,535	дијаметрална
3	Сењак – Сарића Осоје – Сењак	17,04	-	17,04	24	-	0,741	кружна
4	Ужице АС – Татинац	7,14	7,29	7,21	12	12	0,656	радијална
5	Ужице АС – Спасовњача	7,77	8,05	7,91	12	12	0,719	радијална
6	Дубоки поток – Сарића Осоје (ванредна линија)	7,62	7,78	7,7	14	14	0,592	дијаметрална
7	Турица – Сарића Осоје	7,08	7,35	7,22	14	14	0,555	дијаметрална
Приградске линије								
10Р	Ужице АС – Рибашевина – Трнава	26,86	26,94	26,9	27	27	1,035	радијална
10Т	Ужице АС – Трнава	21,92	22,00	21,96	27	27	0,845	радијална
12	Ужице АС – Биоска – Кремна	36,11	36,19	36,15	32	32	1,166	радијална
12А	Ужице АС – Биоска – Кремна – Мокра Гора	51,61	51,69	51,65	35	35	1,519	радијална
12Б	Ужице АС – Биоска – Кремна - Краићи	40,07	40,15	40,11	33	33	1,253	радијална
12Ц	Ужице АС – Биоска	27,57	27,56	27,57	27	27	1,060	радијална
12-Д	Севојно (портирница) – Кремна	41,44	42,21	41,83	40	40	1,072	дијаметрална
12-Е	Севојно (портирница) – Кремна – Карапићи	45,40	46,17	45,79	41	41	1,145	дијаметрална
13	Ужице АС – Граб – Кадињача – Поникве	26,19	26,23	26,21	31	31	0,874	радијална
13А	Ужице АС – Граб – Кадињача	15,35	15,40	15,38	20	20	0,809	радијална
14	Ужице АС – Јелова Гора – Преведене воде	15,29	15,61	15,45	19	19	0,858	радијална
14А	Ужице АС – Јелова Гора	12,66	12,94	12,8	18	18	0,753	радијална
14Б	Ужице АС – Ковачница	9,25	9,59	9,42	14	14	0,725	радијална
14 –	Сењак – Први Партизан – Јелова Гора –	18,15	18,38	18,27	23	23	0,830	дијаметрална

1	Преведене воде							
14А1	Сењак – Први Партизан – Јелова Гора	15,52	15,71	15,62	22	22	0,744	дијаметрална
14Б1	Сењака – Први Партизан – Ковачница	12,11	12,29	12,20	18	18	0,718	дијаметрална
15	Ужице АС – Сињевац – Поникве	16,89	16,80	16,85	25	27	0,674	радијална
15А	Ужице АС – Поникве – Стапари	30,93	31,11	31,02	37	37	0,862	радијална
15Б	Ужице АС – Волујац – Стапари	19,81	19,81	19,81	22	22	0,943	радијална
16	Сењак – Ада – Збојшица – Мрамор	14,25	14,11	14,18	16	16	0,945	Дијаметрална
16А	Сењак – Ада – Јубање – Збојшица – Мрамор	16,65	16,51	16,58	16	16	1,105	Дијаметрална
17	Рибар – Бела Земља – Ј.раскрници	10,82	11,38	11,1	13	13	0,925	радијална
18	Рибар – Бела Земља – Забучје	13,48	14,03	13,76	15	15	0,983	радијална
19Д	Рибар – Дрежник – Равни	33,16	34,97	34,07	33	33	1,065	радијална
19	Рибар – Дрежник – Равни – Равањско поље	35,76	37,57	36,67	34	34	1,111	радијална
19Р	Рибар – Равни	22,77	24,07	23,42	23	23	1,065	радијална
19 Р1	Рибар – Равни – Равањско поље	25,37	26,67	26,02	24	24	1,131	радијална
20	Ужице АС – Поточање – Злакуса	13,84	14,18	14,01	19	19	0,778	радијална
22	Ужице АС – Горјани – Расадник	13,89	14,32	14,11	19	18	0,806	радијална
22А	Ужице АС – Севојно (колонија) – Расадник	15,01	15,26	15,14	22	17	0,818	радијална

Легенда:

Л_А (км) – дужина линије у смеру А

Н_{СТА} – број стајалишта у смеру А

Л_Б (км) – дужина линије у смеру Б

Н_{СТБ} – број стајалишта у смеру Б

Л_{СР} (км) – средња дужина линије

Д_{СР} – просечно међустанично растојање

Зоне	Називи граница зона
I-Е ЗОНА	Алексића Мост, Крчагово(Болница).
I ЗОНА	Севојно, Сарића Осоје, Мендино Брдо, Доња Пора (чесма), Бела Земља, Врела, Турица, Дубоки Поток, Виторовићи.
II ЗОНА	Расадник, Злакуса, Луново Село, Татинац, Чаковина, Спасовићача, Гредица, Кадињача, Забучје (Бригадирско насеље), Бучевске куће, Збојшица, Стапари (школа).
III ЗОНА	Трнава, Рибашевина, Преведене Воде, Поникве (Пеар), Биоска, Равни–Дрежник.
IV ЗОНА	Кремна (Караићи); Мокра Гора.

Разлози за уговарање јавно-приватног партнериства са елементима концесије се огледају у следећем:

- смањењу јавних расхода;
- смањењу асиметрије информација између пореских обvezника и јавне администрације;

- повећању транспарентности преусмеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- смањење јавног дуга, итд.

Предност јавно-приватног партнериства у односу на традиционални модел набавке је то што код традиционалног модела почетно смањење вредности трошкова изградње или опремања може проузроковати веће трошкове у фази употребе, а о тим вредностима порески обвезници немају информацију.Модел јавно-приватног партнериства са или без елемената концесије изискује сложен и свеобухватан приступ, односно израду различитих анализа, потенцијаних ризика који могу да настану током реализације пројекта, анализе заштите животне средине, итд., што у коначном исходу показује да ли је одређени пројекат исплатив и на колико година би га требало реализовати.

Концесиони акт за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица реализоваће се у складу са Законом о јавно-приватном партнериству и концесијама.Након спроведеног поступка избора концесионара, јавно тело и одабрани приватни партнер дносно концесионар закључују јавни уговор. Пројекат поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника приватном партнеру, довео би до смањења буџетских трошкова, раста буџетских прихода, стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности.

4. ПРЕДЛОГ НОВОГ РЕШЕЊА ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА УЖИЦА

Ново решење у оквиру овог предлога концесионог акта подразумева да градски и приградски превоз путника на територији града Ужица буде унапређен у односу на постојећи систем као и да се такав унапређени систем превоза одржава у наредних **25 година**.

Имајући у виду специфичан географски положај града Ужица и утицај загађивача на тој територији, у циљу заштите животне средине и смањења емисије издувних гасова и CO₂, идеја је да од почетка реализације пројекта сва возила испуњавају стандардеколошки прихватљивих возила (EEV, Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles) односно буду возила на CNG (*compressed natural gas* - компримовани природни гас), LNG (*liquified natural gas* – течни природни гас) и електро возила.

Укупна вредност пројекта износи **4 875 000 000 РСД** са ПДВ односно за све време трајања уговора онда се односи на финансирање пројекта односно обављање делатности градско-приградског превоза путника, набавку 23 возила (16 соло аутобуса и 7 минибусева),

улагање у пумпу на *CNG*, *LNG* или станицу са *AC* или *DC* пуњачем уколико се аплицира са електо-возилима, како би услуга могла да почне да се реализује у складу са закљученим уговором. Период прилагођавања је до 2 године које су потребне за добијање свих дозвола надлежних органа као и за инвестицију пумпе на *CNG*, *LNG* или станицу са *AC* или *DC* пуњачем уколико се аплицира са електо-возилима и набавку возила потребних за реализацију пројекта.

Приватни партнери односно концесионар је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника. Најмање једном годишње приватни партнери је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене уколико су то захтеви саобраћаја и корисника услуге. Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење возила са којима је на најефикаснији начин могуће пружити квалитетну услугу превоза путника. Тај циљ би се најефикасније могао остварити набавком одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза.

Будућа возила која ће бити набављена су соло градски аутобусикао и минибусеви. За обављање делатности превоза путника на територији града Ужица неопходно је обезбедити најмање 14 соло аутобуса и 6 минибусева. Број возила у резерви које је неопходно обезбедити износи најмање 2 резервна возила за соло аутобусе и 1 резервно возило за минибусеве. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је најмање 23, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара. То би значило да ће приватни партнери бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим, односно уколико се повећа број путника и/или број пређене километраже.

Имплементација овог пројекта ће допринети побољшању и унапређењу предметне комуналне делатности, али и допринети стварању услова за дугорочна оптимална, трајна и квалитетна решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, ефикасности и ефективности, функционисању, организацији и управљања целином транспортног система. Са друге стране, имплементацијом овог пројекта становницима града обезбеђује се производња захтеваног обима и квалитета транспортне услуге која укључује реалне трошкове, уз повећање стабилности, поузданости, просторне и временске доступности система, под економски најповољнијим и еколошки прихватљивим условима.

Унапређење услуге превоза путника би се, поред обнављања возног парка, могло постићи и увођењем електронског система наплате карата. Основна намена електронског система наплате карата јесте укидање готовинске продаје карата у аутобусу и брза евидентија путника, уз информације о броју путника по станицама уласка и изласка. Врсте картица које се најчешће користе у оваквом систему су: месечна карта са неограниченом бројем вожњи у току

једног месеца, месечна карта са тачно дефинисаним бројем вожње у току једног месеца, временска карта која траје одређено време, трип карта која важи одређен број вожњи на одређеној линији или електронски новчаник који функционише по pre-paid принципу и post-paid картица која важи на свим линијама неограничено и за коју се на крају обрачунског периода израђује листинг вожњи на основу кога се даље врши фактурисање односно наплата од путника. Трошкове имплементације електронског система наплате карата би сносио приватни партнери.

5. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА И КОНЦЕДЕНТА

1. Права и обавезе приватног партнера, односно концесионарсу:

- да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском превозу,
- да организује свој рад и пословање тако да обезбеди квалитет превоза који захтевају услови утврђени конкурсном документацијом и овим концесионим актом,
- да послове превоза обавља у складу са одредбама закона који уређује превоз путника у друмском саобраћају, закона који уређује обављање комуналне делатности, у складу са општинском одлуком која регулише превоз путника у градском и приградском саобраћају и другим прописима који утврђују ову област,
- да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника,
- да обезбеди простор за паркирање и одржавање возила, као и одговарајућу и квалитетну сервисну подршку и радионицу за одржавање, поправке возила, технички преглед и др,
- да врши редовне провере исправности возила на дневном нивоу и отклањање уочених недостатака и кварова, како би омогућио да возила буду у потпуности безбедна за вожњу; одржава у исправном стању све делове возила битне за безбедност и квалитет превоза; обезбеди чиста возила температуре прилагођене спољним утицајима,
- да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности – нова возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде,

- да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима вожње по линијама,
- да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја општинске/градске управе,
- да једном годишње најмање изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене,
- да уведе електронску наплату карата у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника,
- да минимално 16 градско-приградска возила којима се буде обављао градски и приградски превоз путника на територији града Ужица треба да задовоље стандард еколошки прихватљивих возила (EEV, Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles) односно буду возила на *CNG* (компримовани природни гас), *LNG* (течни природни гас) или електро возила,
- да обезбеди да сва мала приградска возила, односно⁷ возила којима се буде обављао превоз имају агрегате са минимално ЕУРО 5 нормом ако се ради о дизел возилима или да буду *EEV* возила, ако се ради о еколошким возилима на *CNG*, *LNG* или са електро погоном,
- вршење станичних услуга у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором,
- да пружа услуге на аутобуској станици чији трошкови на годишњем нивоу износе најмање 1 милион динара,
- да уколико се повећа број путника и број пређене километраже набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим,
- да доставља недељне и месечне извештаје о оствареним обртима (полуобртима) и поласцима,
- да извештава Градско веће о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране на сваких 6 месеци,
- да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.

2. Права и обавезе јавног партнера односно концедента су:

- спровођење поступка одабира приватног партнера односно концесионара;
- вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;

- вршење надзора над вршењем станичних услуга;
- разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- да у складу са одлуком града, месечно уплаћује утврђени износ за обављање повереног превоза,
- да обезбеди приватном партнери неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- да предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверио обављање линијског превоза путника на територији општине/града,
- да предузима мере на отклањању ванредних околности које могу да утичу на несметану реализацију превоза,
- да одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- да одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и услаглашава их са превозником).
- да обезбеди све неопходне сагласности, решења, одлуке и дозволе, како би приватни партнер односно концесионар неометано извршио потребна инвестициона улагања у *CNG* или *LNG* пумпу или станицу за пуњење ако се ради о електро возилима.

Јавним уговором ће се детаљније уредити међусобна права и обавезе јавног и приватног партнера, односно концедента и концесионара.

Најзначајнија обавеза концесионара према корисницима услуга јесте обезбеђивање превоза грађана, а пре свега ученика до школа и запослених до места запослења, на линијама градско-приградског линијског превоза путника у оквиру утврђених линија. Концесионар је дужан да услугу превоза обавља континуирано, квалитетно и уз поштовање регистрованих и оверених редова вожње.

Одлуку о промени цена комуналних услуга превоза утврђује и усваја надлежни орган Града Ужица. Цена комуналних услуга се односи на цене појединачних карата купљених у возилима и месечних карата. Одлуком Скупштине града Ужица о начину обављања комуналне делатности уређује се начин промене цене комуналне услуге на иницијативу јединице локалне самоуправе. Градско веће не може вршити промену цене ових комуналних услуга тако да доводи вршиоца комуналне делатности у незавидан положај тако да му се нарушава редовно и нормално пословање, планиране инвестиције у току пројекта, као и остваривање пословних резултата.

Инспекцијски надзор над обављањем делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица обављају надлежне инспекцијске службе (саобраћајна

инспекција, комунална инспекција, инспекција рада и др.). Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Градској управи и Градском већу, као и узимати активно учешће и иницирати обавезно изјашњавање корисника услуга о квалитету пружене услуге у складу са Законом о комуналним делатностима и Законом о општем управном поступку.

Средства за обављање градског и приградског превоза путника, како је већ напред наведено, обезбеђују се од крајњих корисника услуге и из буџета града Ужица.

6. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА

Основни циљеви пројекта повеђавања градског и приградског превоза путника на територији града Ужица путем јавно-приватног партнериства са елементима концесије јесу усклађивање са важећом законском регулативом и ефикаснија организација превоза и то:

Нови конкурс је у складу са важећом законском регулативом, односно важећим Законом о комуналним делатностима којим је прописано да се на поступак повеђавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнериство и концесије.

Чланом 11.став 1. тачка 6. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) регулисано је да се концесија може дати за јавни превоз.

Организација обављања градског и приградског линијског превоза путника на територији града Ужица је у надлежности града Ужица, што је дефинисано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима. Сходно наведеном, предмет концесије је повеђавање обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица у целини, једном приватном партнери.

Реализација оваквих пројекта представља доказан ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба реализације мобилности становништва. Реализација у сектору комуналних делатности (а нарочито у аутобуском подсистему јавног превоза путника) се обезбеђује кроз синергију јавног и приватног партнера.

Концепт нове структуре и функционисања система јавног транспорта путника у граду, ће након имплементације овог пројекта обезбедити услове за спровођење континуалног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду реалне сопствене могућности града Ужица.

Циљеви свакако јесу увођење савременог система услуге превоза путника и то коришћењем већег броја возила на *CNG* (компримовани природни гас), *LNG* (течни природни гас) и електро возила, и унапређеним станичним услугама. Јавни партнер, односно концедент је поставио као обавезу приватном партнеру односно концесионару да сва возила којима се буде обављао приградски превоз на приградским и удаљеним сеоским релацијама, укупно 7 малих возила, обавља углавном са моторима са најмање емисионом класом ЕУРО 5 из разлога што је радијус кретања ових возила много већи од радијуса кретања осталих 16 градских *EEV* возила, па би захтев да и ова возила буду *EEV* био преоштар због ризика могућности обезбеђења квалитетног, брзог и поузданог пуњења, с обзиром да ће пумпа за *EEV* возила бити у центру града. Овде је остављена могућност да током времена концесионар самостално промени ових 7 возила као *EEV* возила, што се и очекује са напредком и развојем *EEV* возила односно капацитета разервоара и радијуса кретања и пумпи за пуњење. На тај начин је испуњава се еколошки захтев имајући у виду да се тражи прихватљива класа ЕУРО 5 ако се одлучи за дизел возила и која ће углавном саобраћати ван насељене градске зоне. Овакав систем уводи се са основним циљем да се усагласе жеље путника са ефикасним и економичним превозом, под условом да се уједно реши и проблем пружања станичних услуга. Узимајући у обзир искуства других локалних самоуправа, поверање делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима у граду Ужицу применом овог модела финансирања доводи до добрих резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Града.

У том смислу, основни циљеви за спровођење овог процеса и реализацијеконцесије у сектору јавног превоза путника у граду Ужицу су:

- Усаглашеност реализације мобилности грађана са важећим законским прописима и потпуно уређење тржишта транспортних услуга;
- Обезбеђење квалитетног сервиса мобилности за све категорије становника на административној територији општине;
- Повећање транспортне понуде система јавног превоза путника кроз повећање мреже линија;
- Равномерна и континуална транспортна понуда у времену и простору на тржишту транспортних услуга у граду Ужицу;
- Усаглашавање транспорних капацитета са транспортним захтевима;
- Повећање стабилности и поузданости рада система;
- Повећање атрактивности система јавног превоза путника и укупног нивоа квалитета транспортних услуга;

- Постицање дугорочних оптималних и квалитетних решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, производне и економске ефикасности и ефективности; подизање квалитета комуналне делатности;
- Обезбеђивање савременог превоза путника и станичних услуга унапређењем возног парка;
- Омогућавање одрживог система превоза путника на период од 25 година;
- Финансирање од стране приватног партнера;
- Укидање превозника који врше ову услугу без важеће дозволе надлежног органа за обављање наведене делатности;
- Заштита животне средине смањењем емитовања штетних издувних гасова;
- Смањење емисије CO₂.
- Ефикасно коришћење ресурса и повећање еколошке подобности система транспорта путника на територији града Ужица;
- Уређеност система у свим аспектима функционисања и обезбеђење дугорочне одрживости система;
- Повећање еколошке подобности транспортног система и квалитета живота у граду Ужицу;
- Задовољење широког спектра социјалних циљева, и друго.

7. ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

Чланом 53. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је дефинисан начин престанка ЈПП, односно дефинисано је да ЈПП са или без елемената концесије престаје:

- испуњењем законских услова,
- раскидом јавног уговора због јавног интереса,
- споразумним раскидом јавног уговора,
- једностраним раскидом јавног уговора,
- правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

Чланом 53. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је такође дефинисано и да ЈПП са или без елемената концесије престаје испуњењем законских услова:

- 1) истеком рока на који је закључен јавни уговор;
- 2) смрћу приватног партнера, односно ликвидацијом или стечајем приватног партнера.

Истим чланом, ставом 3. је предвиђено и да изузетно од става 2. тачка 2) овог члана ЈПП са или без елемената концесије не мора престати ликвидацијом или стечајем члана конзорцијума, ако најмање један члан конзорцијума преузме неограничено солидарно обавезу испуњења дела јавног уговора члана конзорцијума који је ликвидиран, односно над којим је окончан стечајни поступак, уз претходну сагласност јавног партнера.

Превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера је нормиран чланом 54. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011 , 15/2016 и 104/16), а у коме се наводи да јавни партнер може једнострano раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) ако приватни партнери не пружају јавне услуге према стандардима квалитета за такве услуге на начин како је договорено јавним уговором,
- 2) ако приватни партнери не спроводе мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара,
- 3) ако је приватни партнери дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде,
- 4) ако приватни партнери својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року,
- 5) ако приватни партнери обављају друге радње или пропуштају да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором,

- 6) ако је приватни партнери пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера,
- 7) у другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

Чланом 54. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је прописано да се критеријуми на основу којих јавни партнери утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1, тачке. 2) до 7) овог члана утврђују јавним уговором.

Ставом 3. истог члана ја уређено да пре једнострданог раскида јавног уговора, јавни партнери морају претходно писаним путем упозорити приватног партнера о таквој својој намери и одредити примерени рок за отклањање разлога за раскид јавног уговора и за изјашњавање о тим разлогима, а ставом 4. поменутог члана дефинисано је да ако приватни партнери не отклони разлоге за раскид јавног уговора у року из става 3. овог члана, јавни партнери раскидају јавни уговор.

Чланом 54. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је предвиђено да у случају једнострданог раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнери имају право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнери у складу са општим правилима облигационог права.

Ставом 6. поменутог члана је нормирано да се на последице превременог раскида јавног уговора због пропуста приватног партнера примењују посебна правила утврђена јавним уговором као и општа правила облигационог права.

8. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА

Као релевантни за реализацију пројекта на укупном простору сматрају се општи циљеви заштите животне средине.

- пажљиво управљање и очување у највећој могућој мери необновљивих ресурса;
- рационална (одржива) употреба енергије и природних ресурса (вода, земљиште, шуме и сл.);
- минимизирање отпада, ефикасно спречавање и контрола загађења, као и минимизирање еколошких ризика;
- примена принципа предострожности, тј. захтева да се очува природна равнотежа у околностима када нема поуздана информација о одређеном проблему;
- поштовање еколошког интегритета – треба заштитити еколошке процесе од којих зависи опстанак врста, као и станишта од којих зависи њихов опстанак;
- избор најбољих технологија које су на располагању и најбољих примера из праксе за заштиту животне средине;
- примена принципа пажљивог доношења одлука, на основу најбољих могућих информација;
- посебан циљ заштите животне средине на предметном простору је одрживи развој туристичке делатности чиме ће се обезбедити дугорочна заштита свих елемената животне средине, кроз контролисано обављање предвиђених

Поверавања обављања комуналне делатности превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ужица је значајно са аспекта обезбеђивања адекватног превоза свих категорија грађана, који исказују захтеве за коришћењем услуга градско-приградског превоза путника, а за долазак до циљних дестинација.

На овакав начин се стварају потребни услови за нормалну свакодневну комуникацију грађана града Ужица, а у циљу обављања својих редовних активности, као и у циљу обављања привредних и свих осталих активности од значаја за свакодневно функционисање различитих категорија становништва. Истовремено, смањује се број моторних возила на улицама што доводи до смањења потрошње енергије, смањења издувних гасова, потрошње пнеуматика, уља и многих других ствари које утичу на животну средину.

Приликом обављања делатности јавног градског и приградског превоза потребно је испоштовати захтеве у области заштите животне средине, у складу са важећим прописима.

Развој и унапређење система јавног градског и приградског превоза може имати значајан утицај на животну средину и еколошку одрживост. Бројне су предности јавног превоза путника у односу на превоз аутомобилима. Организован јавни градски и приградски превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

- смањење саобраћајне буке
- смањење аерозагађења
- смањење утицаја саобраћаја на земљиште
- повећање безбедности саобраћаја
- смањење потрошње енергије у саобраћају

Обављање делатности јавног градског и приградског превоза вршиће се у складу са захтевима и условима прописаним законском регулативом у области заштите животне средине:

- Закон о заштити животне средине („Сл. гласник РС“ бр. 135/04, 36/09, 43/11 и 14/16)
- Закон о управљању отпадом („Сл. гласник РС“ бр. 36/09, 88/10 и 14/16)
- Закон о процени утицаја на животну средину („Сл. гл. РС“ бр. 135/04 и 36/09)
- Закон о заштити ваздуха („Сл. гласник РС“ бр. 36/09 и 10/13)
- Закон о заштити од буке у животној средини („Сл. гласник РС“ бр. 36/09, 88/10)
- Закон о заштити земљишта („Сл. гласник РС“ бр. 112/15) и др.

У оквиру наведених закона, за делатност јавног градског и приградског транспорта путника, од посебног значаја су следећи чланови:

- Чланом 5. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом.
- Члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 23/2019) налаже да учесници у саобраћају не смеју да предузимају радње које могу изазвати или изазивају угрожавање животне средине, возач у саобраћају не сме да проузрокује прекомерну буку.

- Члан 164. став 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) налаже да учесници у саобраћају не смеју на путу или поред њега, да испуштају, односно одлажу материје, отпад којим се угрожава живот и здравље људи, животиња, биљака или загађује животна средина.
- Чланом 9. став 1. тачка 5. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) дефинисано је да је правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине.
- Члан 40. став 3. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) указује на то да превозна средства која се производе и пуштају у промет морају испуњавати услове у погледу емисије за мобилне изворе загађивања.
- Члан 102. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) обавезује правна и физичка лица да у обављању своје активности обезбеде заштиту животне средине и то:
 - 1) Применом и спровођењем прописа о заштити животне средине;
 - 2) Одрживим коришћењем природних ресурса, добара и енергије;
 - 3) Увођењем енергетски ефикаснијих технологија и коришћењем обновљивих природних ресурса;
 - 4) Употребом производа, процеса, технологија и праксе који мање угрожавају животну средину;
 - 5) Предузимањем мера превенције или отклањања последица угрожавања и штете по животну средину;
 - 6) Вођењем евидентије на прописани начин о потрошњи сировина и енергије, испуштању загађујућих материја и енергије, класификацији,

карактеристикама и количинама отпада, као и о другим подацима и њихово достављање надлежним органима;

7) Контролом активности и рада постројења који могу представљати ризик или проузроковати опасност по животну средину и здравље људи;

8) Другим мерама у складу са законом.

- Члан 103. став. 2. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) дефинише да је за загађивање животне средине одговорно правно и физичко лице које је незаконитим или неправилним деловањем омогућило или допустило загађивање животне средине.
- Члан 104. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) налаже да је загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини. Ако штета нанета животној средини не може да се санира одговарајућим мерама, лице које је проузроковало штету одговорно је за накнаду у висини вредности уништеног добра.
- Члан 3. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине.
- Члан 36. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) дефинише да се отпад складиши на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама у складу са овим законом.
- Члан 47. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) налаже власницима истрошених батерија и акумулатора да их преда ради даљег третмана лицу које за то има дозволу.

- Члан 48. став 1, тачка 1. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) налажу да отпадна уља која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива, као и уљни остаци из резервоара несмеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију. Истим чланом, ставом 4. налаже се да власници отпадних уља, који нису произвођачи отпадног уља, отпадно уље предају лицу које врши сакупљање и третман.
- Члан 55. став 3. и 4. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) дефинише да је власник отпадног возила, које је настало његовом активношћу, дужан предати возило лицу које има дозволу за сакупљање или третман отпада.

Област услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених уређују следећи закони:

- Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон); и
- Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019).

У оквиру наведених закона, за делатност јавног градског и приградског транспорта путника, од посебног значаја су следећи чланови:

- Члан. 9 Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да обезбеди запосленом рад на радном месту и у радној околини у којима су спроведене мере безбедности и здравља на раду. Послодавац је дужан да обезбеди да радни процес буде прилагођен телесним и психичким могућностима запосленог, а радна околина, средства за рад и средства и опрема за личну заштиту на раду буду уређени, односно произведени и обезбеђени да не угрожавају безбедност и здравље запосленог.
- Члан 10. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) дефинишу да је послодавац дужан да обезбеди да спровођење мера безбедности и здравља на раду не проузрокује финансијске обавезе за запосленог и представника запослених и не утиче на њихов материјални и социјални положај стечен на раду и у вези са радом.

- Члан 11. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже да је послодавац дужан да, приликом организовања рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, у току рада, као и код сваке измене технолошког поступка, избором радних и производних метода којима се обезбеђује највећа могућа безбедност и заштита здравља на раду, заснована на примени прописа у области безбедности здравља на раду, радног права, техничких прописа и стандарда, прописа у области здравствене заштите, хигијене рада, здравственог и пензијског и инвалидског осигурања и др.
- Члан 13. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да донесе акт о процени ризика у писменој форми за сва радна места у радној околини и да утврди начин и мере за њихово отклањање.
- Члан 14. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) дефинише да је послодавац дужан да општим актом, односно колективним уговором утврди права обавезе и одговорности у области безбедности и здравља на раду.
- Члан 17. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да запосленом изда на употребу средство и/или опрему за личну заштиту на раду, у складу са актом о процени ризика.
- Члан 27. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) обавезује послодавца да изврши оспособљавање запосленог за безбедан и здрав рад код заснивања радног односа, односно премештаја на друге послове, приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад, као и код промене процеса рада који може проузроковати промену мера за безбедан и здрав рад. Послодавац је дужан да запосленог у току оспособљавања за безбедан и здрав рад упозна са свим врстама ризика на пословима на које га распоређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду у складу са актом о процени ризика. Оспособљавање се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Оспособљавање за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођено специфичностима његовог радног места, а ако послодавац одреди запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог оспособи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места.

- Члан 29. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) обавезује послодавца код кога, на основу уговора, споразума или по било ком другом основу, обављају рад запослени другог послодавца, дужан је да те запослене оспособи за безбедан и здрав рад, у складу са законом.
- Члан 43. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да запосленом на радном месту са повећаним ризиком, пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Ако се у поступку периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима.
- Члан 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) налаже да привредна друштва, друга правна лица и предузетници који врше јавни превоз, обезбеде да се њихови возачи подвргну здравственом прегледу из члана 189. став 1. овог закона. Привредна друштва, друга правна лица и предузетници из става 1. члана 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС) не смеју да дозволе да возилом управља возач који се у прописаном року није подвргао здравственом прегледу, односно за кога је на том прегледу утврђено да није способан за возача одређене категорије.
- Члан 187. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) дефинише да возач који је неспособан за безбедно управљање возилом, односно у толикој мери уморан, односно болестан или је у таквом психичком стању да није способан да безбедно управља возилом, не сме да управља возилом у саобраћају.
- Члан 120. став 1. и 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) дефинише да врата возила није дозвољено држати отворена током кретања возила, нити започети кретање уколико нису затворена. Возач не сме започети кретање возила док путници безбедно не уђу, односно изађу из возила и док врата не буду затворена.

- Члан 5. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) дефинише да је свако правно лице и предузетник који је власник, односно корисник возила, дужан да обезбеди да његова возила у саобраћају на путевима буду технички исправна и да испуњавају друге прописане услове и да возачи његових возила испуњавају прописане здравствене и друге услове за безбедно управљање возилима.

Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила која функционишу на мрежи линија и путевима буду технички исправна.

Возила којима се обавља јавни превоз морају бити пре почетка рада на линији чиста и проветрена. У зимском периоду морају бити загрејана, док у летњем периоду морају бити проветрена и расхлађена.

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у урбаним срединама. Посебну угроженост имају најоптерећеније саобраћајнице које имају највећу фреквенцију возила, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално фосилно гориво (дизел и сл.) су: угљен моноксид (CO), оксиди азота (NO_2), угљо-водоници, сумпордиоксид (SO_2), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO_2 која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално гориво су: угљен моноксид, оксиди азота, угљо-водоници, сумпордиоксид, микро честице као и емисија угљен диоксида која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

У земљама Европске уније се од 2010. године, примењује Директива 33/2009 која се односи на промовисање енергетски ефикасних и еколошки чистих возила у друмском транспорту која се користе у јавном сектору, као што су аутобуси за јавни превоз. Директива дефинише стратегију смањења емисије угљен моноксида за 20% до 2020. године, у поређењу са 1990. годином, као и еколошке и енергетске критеријуме код набавки нових возила. На основу наведеног, спроведена су бројна истраживања, те се дошло до закључка да један аутобус са ЕУРО 0 стандардом загађује исто као и 20 аутобуса са ЕУРО 4 стандардом.

Јасно је, из свега напред наведеног, да постоји потреба за увођењем виших стандарда мотора аутобуса који ће обављати превоз путника заснована на одредбама Закона о заштити животне средине као и Закона о управљању отпадом.

Коришћење услуга јавног превоза само по себи има повољан утицај на животну средину јер утиче на смањење броја путничких аутомобила у саобраћају и самим тиме на смањење емисије штетних гасова. Подизање квалитета услуге јавног превоза доприноси порасту корисника у категорији лица са низом и средњим примањима која ће изабрати коришћење услуга јавног превоза као економичније средство превоза него коришћење сопствених путничких аутомобила. Како та лица обично располажу са возилима старије производње, која су изузетно неефикасна када је у питању емисија штетних гасова, намеће се јасан закључак да подизање квалитета јавног превоза има директан утицај на смањење емисије штетних гасова.

За град Ужице од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног домаћег линијског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет услова рада. Наиме, квалитетном повезаношћу приградских насеља са градом, као и приградских насеља међусобно, линијама градског и приградског превоза омогућава се већа покретљивост радно способног становништа што ствара економске користи за Град по питању запошљавања радне снаге.

Емисија штетних издувних гасова утицала је на то да су развијене земље донеле низ законских мера које ће утицати на смањење негативног утицаја емисије штетних издувних гасова од стране возила са погоном на конвенционална горива.

Реализација овог пројекта имаће и директне користи са становишта смањења емисије штетних гасова од стране система јавног градског и приградског превоза путника ангажовањем еколошки прихватљивих возила (EEV, Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles) односно возила на CNG (компримовани природни гас), LNG (течни природни гас) или електро возила.

Такође, реално је очекивати да повећањем квалитета транспортне услуге и поузданости рада система, један део корисника приватних путничких аутомобила определи да користи систем јавног превоза, чиме би се повећала еколошка подобност и градског транспортног система уопштини. На овај начин би систем јавног градског и приградског превоза путника директно учесвовао у достизању базних стратегија постизања циљева одрживог развоја и квалитета живота у односу на транспортне системе, која се остварује се кроз вођење политике која као основ узима принцип ефикасне реализације мобилности становника уз ограничено коришћење путничких аутомобила.

Када су у питању физички утицаји на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), изградњом предметних објеката на локацији пројекта неће доћи до њихове промене.

Неадекватно одлагање замењеног уља и пуњење резервоара аутобуса, може довести услед просипања уља или горива до загађења земљишта.

Због комплексности садржаја пројекта могући су утицаји његовог функционисања на земљиште. Овај утицај се првенствено може јавити услед неадекватног одлагања комуналног отпада који се ствара услед функционисања превоза.

На локацији нема минералних богатстава, па нема ни утицаја пројекта на њих.

Одлагање отпада може имати утицаја на квалитет животне средине на локацији пројекта уколико се не буде вршило његово адекватно одлагање. Тако је током извођења пројекта сав грађевински отпад потребно уклонити са локације.

Такође је неопходно у току функционисања пројекта сав комунални отпад уклањати у складу са законском регулативом.

У циљу прилагођавања планираног просторног решења, потребама заштите од елементарних непогода (земљотреса, пожара, поплава) и потреба значајних за одбрану, планиранареконструкција аутобуске станице биће вршена уз примену одговарајућих просторних и грађевинско-техничких решења, у складу са законском регулативом из те области.

9. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И ДУЖИНА ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ

Вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица **на планирани период од 25 година износи 4 875 000 000 РСД са ПДВ**. Наведени износ представља оквирне трошкове који ће се јавити приликом обављања делатност превоза а у оквиру којих су садржани сви процењени приходи и расходи превозника, набавка 23 возила (16 соло аутобуса и 7 минибусева) и улагање у пумпу на CNG, LNG или станицу са AC или DC пуњачем уколико се аплицира са електо-возилима како би услуга могла да почне да се реализује у складу са закљученим уговором. Период прилагођавања је до 2 године које су потребне за добијање свих дозвола надлежних органа као и за инвестицију пумпе CNG, LNG или станицу са AC или DC пуњачем уколико се аплицира са електо-возилима и набавку возила потребних за реализацију пројекта.

Рок трајања концесије – поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица је **25 година**.

Предложени рок произилази из одредби Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 , 15/16 и 104 /16).

- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнериству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 ,15/16 и 104/16) дефинисано да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, као и да рок не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом,
- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнериству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11,15/16 и 104/16) је такође дефинисано да када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са овим законом, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије.

Уговорна пракса (закључење уговора, реализација уговора, почетак и завршетак уговореног периода) у поверавању обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Ужица указује да би оптималан рок трајања концесије био управо наведени рок, с обзиром на предмет концесије, финансијска улагања и реална очекивања о заинтересованости одређених превозника за обављање ове делатности.

Краћи период поверавања ове комуналне делатности довео би до отежаног остваривања уговорних обавеза превозника с обзиром на ризике, и често немогућност локалне самоуправе да регулативним механизмима утиче на њихово елиминисање или ублажавање, као што су старост возног парка, промене у цени горива, промене курса евра, промене у цени зарада запослених код превозника, промене у висини зарада и других примања корисника услуге превоза, смањење броја корисника услуге превоза, индекс раста потрошачких цена.

Предмет јавног уговора је организација, обављање и управљање комуналном делатности превоза путника на територији града Ужица на мрежи линија система јавног градског и приградског превоза путника (све постојеће регистроване линије према постојећим даљинарима).

Табела. Основне карактеристике мреже градских и приградских линија

Број лин.	Назив линије	Л _A (km)	Л _B (km)	Л _{СР} (km)	Н _{СТА} (km)	Н _{СТВ} (km)	Д _{СР} (km)	Тип линије
Градске линије								
1K	Севојно (колонија)-Дубоки поток– Севојно (колонија)	24,14	-	24,14	38	-	0,652	кружна
2	Турица – Севојно (колонија)	11,33	11,84	11,58	19	20	0,626	дијаметрална
2A	Турица – Сењак	5,81	5,97	5,89	12	12	0,535	дијаметрална

3	Сењак – Сарића Осоје – Сењак	17,04	-	17,04	24	-	0,741	кружна
4	Ужице АС – Татинац	7,14	7,29	7,21	12	12	0,656	радијална
5	Ужице АС – Спасовњача	7,77	8,05	7,91	12	12	0,719	радијална
6	Дубоки поток – Сарића Осоје (ванредна линија)	7,62	7,78	7,7	14	14	0,592	дијаметрална
7	Турица – Сарића Осоје	7,08	7,35	7,22	14	14	0,555	дијаметрална

Приградске линије

10Р	Ужице АС – Рибашевина – Трнава	26,86	26,94	26,9	27	27	1,035	радијална
10Т	Ужице АС – Трнава	21,92	22,00	21,96	27	27	0,845	радијална
12	Ужице АС – Биоска – Кремна	36,11	36,19	36,15	32	32	1,166	радијална
12А	Ужице АС – Биоска – Кремна – Мокра Гора	51,61	51,69	51,65	35	35	1,519	радијална
12Б	Ужице АС – Биоска – Кремна - Краићи	40,07	40,15	40,11	33	33	1,253	радијална
12Ц	Ужице АС – Биоска	27,57	27,56	27,57	27	27	1,060	радијална
12-Д	Севојно (портирница) – Кремна	41,44	42,21	41,83	40	40	1,072	дијаметрална
12-Е	Севојно (портирница) – Кремна – Караићи	45,40	46,17	45,79	41	41	1,145	дијаметрална
13	Ужице АС – Граб – Кадињача – Поникве	26,19	26,23	26,21	31	31	0,874	радијална
13А	Ужице АС – Граб – Кадињача	15,35	15,40	15,38	20	20	0,809	радијална
14	Ужице АС – Јелова Гора – Преведене воде	15,29	15,61	15,45	19	19	0,858	радијална
14А	Ужице АС – Јелова Гора	12,66	12,94	12,8	18	18	0,753	радијална
14Б	Ужице АС – Ковачница	9,25	9,59	9,42	14	14	0,725	радијална
14 – 1	Сењак – Први Партизан – Јелова Гора – Преведене воде	18,15	18,38	18,27	23	23	0,830	дијаметрална
14А1	Сењак – Први Партизан – Јелова Гора	15,52	15,71	15,62	22	22	0,744	дијаметрална
14Б1	Сењака – Први Партизан – Ковачница	12,11	12,29	12,20	18	18	0,718	дијаметрална
15	Ужице АС – Сињевац – Поникве	16,89	16,80	16,85	25	27	0,674	радијална
15А	Ужице АС – Поникве – Стапари	30,93	31,11	31,02	37	37	0,862	радијална
15Б	Ужице АС – Волујац – Стапари	19,81	19,81	19,81	22	22	0,943	радијална
16	Сењак – Ада – Збојшица – Мрамор	14,25	14,11	14,18	16	16	0,945	дијаметрална
16А	Сењак – Ада – Љубање – Збојшица – Мрамор	16,65	16,51	16,58	16	16	1,105	дијаметрална
17	Рибар – Бела Земља – Ј.раскрниција	10,82	11,38	11,1	13	13	0,925	радијална
18	Рибар – Бела Земља – Забучје	13,48	14,03	13,76	15	15	0,983	радијална
19Д	Рибар – Дрежник – Равни	33,16	34,97	34,07	33	33	1,065	радијална
19Д1	Рибар – Дрежник – Равни – Равањско поље	35,76	37,57	36,67	34	34	1,111	радијална
19Р	Рибар – Равни	22,77	24,07	23,42	23	23	1,065	радијална
19Р1	Рибар – Равни – Равањско поље	25,37	26,67	26,02	24	24	1,131	радијална
20	Ужице АС – Поточање – Злакуса	13,84	14,18	14,01	19	19	0,778	радијална
22	Ужице АС – Горјани – Расадник	13,89	14,32	14,11	19	18	0,806	радијална
22А	Ужице АС – Севојно (колонија) –	15,01	15,26	15,14	22	17	0,818	радијална

Легенда:Л_А (км) – дужина линије у смеру АН_{СТА} – број стајалишта у смеру АЛ_Б (км) – дужина линије у смеру БН_{СТБ} – број стајалишта у смеру БЛ_{СР} (км) – средња дужина линијеД_{СР} – просечно међустанично растојање

Концепт функционисања система није претрпео битне промене у статичким елементима линије, али су унапређени динамички елеменати једног броја линија чијом се променом постиже функционисање система усаглашено са транспортним потребама корисника. У том смислу може доћи до промена, односно измена линија уколико се у периоду трајања концесије искаже таква потреба.

Како би се објективно доказала оправданост пројекта и његова исплативост, како за приватног, тако и за јавног партнера, потребно је приказати пројекцију пословања са аспекта како једног тако и другог партнера.

Основни приход пројекта представља продаја карата за превоз путника у градском и приградском превозу на територији града Ужица.

На основу достављених података за 2018. и 2019. годину о броју продатих карата и висини прихода који су остварени извршена је процена висине прихода у наредних 25 година тј. за све време трајања пројекта. Приход који се тренутно остварује од продаје карата би се повећао за 25% у складу са повећаним обимом пружања услуге, могућности увођења нових линија и вршења квалитетније услуге.

Приливи пројекта	Тренутно стање	Будући приливи (уз повећање за 25%)
Приливи од наплате карата	75.755.455,00	94.694.318,75

Поред прихода од продаје карата из буџета Града се издвајају одређена средства за трошкове града према оператору услуге јавног масовног линијског превоза који се односе највећим делом на субвенционисање превоза повлашћених категорија и лица која оistarују право на бесплатан превоз.

Такође, на територији Града постоји вршење услуге перонизације тј. продаје перонских карата физичким лицима и превозницима и осталих станичних услуга за које се процењује да ће износити 18.000.000,00 динара са ПДВ на годишњем нивоу. Укупан планирани буџет за превоз је 195.000.000,00 динара са ПДВ на годишњем нивоу, што у збиру подразумева годишњи приход јавног партнера од 213.000.000,00 динара са ПДВ.

Очекивани трошкови концесионара подразумевају трошак организације саобраћаја, рада аутобуске станице, и улагање и одржавање пумпе на годишњем нивоу (неопходна су два генерална ремонта опреме за период експлатације од 25 година), док очекивана минимална маржа за обављање ових послова на годишњем нивоу износи 16.000.000 РСД у бруто износу.

ТРОШАК АМОРТИЗАЦИЈЕ	40.520.000 РСД
ТРОШАК РАДНЕ СНАГЕ	62.700.000 РСД
ТРОШАК ПОГОНСКОГ ГОРИВА	40.396.018 РСД
ТРОШАК ОДРЖАВАЊА	21.753.075 РСД
ТРОШАК ИНВЕСТИЦИЈЕ, ОДРЖАВАЊА И ЕКСПЛОАТАЦИЈЕ ПУМПЕ	11.500.000 РСД
ТРОШАК ИНВЕСТИЦИОНОГ ОДРЖАВАЊА И ОСТАЛИ ТРОШКОВИ ВЕЗАНИ ЗА АУТОБУСКУ СТАНИЦУ	1.000.000 РСД

Трошкови обављања поменуте делатности пројектовани су у складу са анализом података о функционисању система у претходном периоду и односе се на систем и организацију функционисања на бази већ постојећих искуства из претходног периода, али и на нова улагања која се очекују од приватног партнера односно концесионара. Све пројекције приказане су у реалним износима, односно без инфлације. Финансијске пројекције представљене су у РСД.

Приватни партнери, односно концесионар био би у обавези да организује и управља функционисањем целине система јавног градског и приградског превоза путника на административној територији града Ужица и да по потреби обнови и одржава основне елементе структуре система (аутобуски депо, опрема и постројења, инфо садржај и сл.) у периоду

трајања уговорних односа, као и додатне услуге из делатности претходно уговорно усаглашене са јавним партнером.

Град, собзиром на јако изражен проблем загађења ваздуха у Ужицу има намеру да пружа услугу превоза путника користећи возила на природни гас („**compressed natural gas**“, **CNG**) уз додатну инвестицију у пумпу на **CNG процењене вредности од 1.5 милиона ЕУР**, што представља гаранцију успешног снабдевања уз увођење савременог система наплате карата и мониторинга. Уколико се приватни пртнер одлучи да инвестира у еколошка *EEV* возила на *LNG* и електро погон, инвестиција у возила и пумпу би била у истом паритету као у пумпу на *CNG*. Овде је као параметар за обрачун инвестиције узет *CNG* јер су постојећа возила у свету као и постојећа инфраструктура у Србији најквалитетније, најсвеобухватније и најпоузданјије развијена за примену еколошких возила на *CNG*. Међутим остављана је могућност конкурисања и са возилима на *LNG* и електро возилима да би се обезбедила максимална транспарентност у примени еколошких возила као и што већа конкуренција понуђача као и да би се током примене овог еколошког пројекта у дужем временском периоду од 25 година омогућила опција да приватни партнери касније током развоја ових возила на *LNG* и електро возила у каснијој фази експлоатације има могућност да инвестира и у ова возила ако се покаже да су ова возила и ови системи поузданји, ефикаснији и повољнији у експлоатацији уз задовољење еколошких норми дефинисаних у овом пројекту.

УЛАГАЊЕ У ПУМПУ	25 година	годишње
Пумпа на <i>CNG</i> као инвестиција за 25 година	180.000.000	7.200.000
Годишњи трошкови одржавања	15.000.000	600.000
Неопходни генерални ремонт сваких 10 година (2 пута за 25 година)	30.000.000	1.200.000
Два извршиоца	62.500.000	2.500.000
ПЕРИОД 25 ГОДИНА	287.500.000	11.500.000

Трошкови операција базирани су на претпоставци да је за оптималну имплементацију сервиса јавног транспорта потребно укупно 23 возила и то 16 соло аутобуса по цени од 220.000 ЕУР и 7 минибусева по цени од 76.000 ЕУР. Калкулација је рађена под претпоставком да се јавни партнери определи да у старту на почетку експлоатационог периода набавља нова, и да у току уговореног периода једном занавља возила тачније на пола уговореног периода, чиме би се почетно улагање повећало, а касније смањило, али би се исто тако повећао и квалитет пружања услуга и приход и профит како јавног тако и приватног партнера, јер би се повећао

број корисника услуга а каснији трошкови одржавања приватног партнера смањили због смањених застоја а самим тим и потребе за мањим бројем резервних возила, и смањене потрошње резевних делова. У случају да се приватни партнери ипак одлучи да почне са радом у старту са коришћеним возилима, сва возила са којима се конкурише морају испуњавати еколошке *EEV* норме овде дефинисане за велика соло возила и мала минибус возила, без обзира на старост возила. Интерес приватног партнера је да конкурише са новим или млађим возилима, јер на тај начин има почетно веће улагање али дугорочно много мање експлоатационе трошкове одржавање (трошкови енергената, делови, гуме) и краћи период замене возила. Заједнички итресе оба партнера је да се на овај начин подиже квалитет услуге, број корисника и приход. Велики соло аутобуси ће саобраћати искључиво на градско-приградским линијама а минибусеви на удаљним приградским и сеоским линијама. Сва велика соло возила морају испуњавати еколошке норме овде наведене за *EEV* возила а мала возила, минибусеви такође ову норму за *EEV* возила или еколошку норму минимално ЕУРО 5 ако се конкурише са возилима на дизел. У цену су укључени сви трошкови финасирања и гаранција банкама као и трошкови опреме односно тикетинга. Велики односно соло аутобуси ће бити искључиво са погоном на *CNG*, *LNG* или елекро, као што је већ наведено. Имајући у виду специфичност система у Ужицу, као и интерну организацију и постојећа искуства из претходног периода, претпостављено је да је доволjan 1.5 возач по возилу, будући да би претпоставља да сва логистичка подршка и управљање системом би се организовали из по интерним процедурама будућег приватног партнера (нпр. у централној аутобази будућег превозника).

Период амортизације нових возила је максимално 12.5 година а са повећањем периода експлатације након 12.5 година долази упоредно до раста цена одржавања мање поузданости возила односно потреба за ангажовањем више возила због чешћих кварова и даље потребе за генералним ремонтот.

Трошак одржавања аутобуса као и сви остали трошкови у вези са тим (одржавање, гуме, атнифриз, сервиси - редовни и ванредни, регистрација, осигурање возила, осигурање путника, прање возила, уље...) износе 20 динара по километру за велике и 15 динара по километру за мале аутобусе односно минибусеве. Треба посебно нагласити да су трошкови експлоатације и одржавања возила као и потрошња погонског енергента горива, гума и резевних делова изнад просека за ова возила и за ову врсту саобраћаја јер је конфигурација терена у самом граду Ужицу и околним местима врло компликована са аспекта савлађивања висинских разлика пута на истој транспортног рути (пример линија Дубоки Поток - Севојно). Овакви услови експлатације уз перманентну попуњеност резултирају много већој потрошњи кочионих елемената возила, гума, делова ослањања, а поготову енергента дизел горива или *CNG* и до 35% од стандардне декларисане потрошње у нормалним условима експлатације.

За реализацију пројекта неопходно је ангажовање еколошки прихватљивих возила (EEV, Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles) односно возила на CNG (компримовани природни гас), LNG (течни природни гас) и електро возила. Изузетак представљају једино мала возила, односно минибусеви који услед техничко експлатационих карактеристика не представљају велики еколошки проблем па се приватном партнера односно концесионару оставља могућност да користи или мала возила еколошки прихватљива или мала возила са погоном на еуродизел минималне класе издувних гасова ЕУРО 5. У том смислу, као што је већ наведено укупна километража која је планирана износи 1.159.193 километара годишње и то 286.157 километара са малим возилама односно минибусевима који имају потрошњу од 17 литара еуродизела на 100 km што укупно износи 39.942.039 динара годишње, а 873.036 километара са соло возилима просечне минималне потрошње 43 килограма гаса на 100 километара са садашњом ценом од 94 динара (без ПДВ).

За обављање делатности градско-приградског превоза путника на територији града Ужица, односно за обављање послова пружања станичних услуга као и послова организације превоза потребно је укупно 55 запослених и то:

ДИРЕКТОР	1
ШЕФ САОБРАЋАЈА	1
ШЕФАУТОБУСКЕ СТАНИЦЕ	1
ОДРЖАВАЊЕ ХИГИЈЕНЕ	1
ИНЖЕЊЕР ИНФОРМАЦИОНИХ ТЕХНОЛОГИЈА	1
ДИСПЕЧЕРИ	3
АУТОМЕХАНИЧАРИ	4
БИЛЕТАРИ АС	6
КОНТРОЛА АС	4
ВОЗАЧИ	33

Бруто зараде су планиране на нивоу од 95.000 РСД месечно по запосленом, будући да је тренутно просечна бруто зарада у Републици Србији 94.600 РСД а са обзиром на дефицитарну радну снагу као и будуће пројекцијеово је минимална просечна цена рада по запосленом. За 55 запослена на месечно нивоу то је 5.225.000 РСД, што годишње износи 62.700.000 РСД. Просечна нето плата 58.513,00 РСД, док бруто износи 81.145,51 РСД односно 94.656,23РСД.

Пројекат ће бити финансиран искључиво од стране одабраног приватног партнера, односно концесионара. О начину и условима финансирања (нпр. грејс-период, каматна стопа исл.) сваки потенцијални приватни партнери, односно концесионар ће преговарати са својим пословним банкама које би биле заинтересоване да обезбеде средства за реализацију овог пројекта. Наведено задужење биће задужење без рекурса (без јемства/гаранција) јавног партнера, већ ће изабрани партнери сам гарантовати за дуг. Имајући у виду да, уколико је реч о кредиту да је такав кредит без рекурса, за обавезе пројекта, власници неће бити одговорни и неће постојати обавеза увећања обавеза у билансима предузећа власника. С тим у вези, услови кредитног финансирања и отплатни план били би усаглашени са опште прихваћеном праксом о пројектном финансирању чиме се треба руководити приликом оптимизације капиталне структуре и извора финансирања пројекта.

На основу концепта предложеног пројекта, а имајући у виду да коришћење система јавног превоза у граду Ужицу делимично оптерећује директно корисника, односно коришћење система захтева плаћање транспортне услуге (карата) од стране крајњих корисника, али ће се реализација мобилности становника града плаћати и из буџетских средстава.

Потенцијални представљени вид финансирања пројекта у односу на традиционални (буџетски) има предности које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се јавни партнери одлучио на традиционалан вид финансирања пројекта сматра се да би кредитни ризик авног партнера утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност јавног партнера јер би за износ зајма гарант био град или нека друга градска институција.

Такође, сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на град/институцију и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. Град има само делимичну могућност ограничења ризика и преношења ризика на крајње кориснике пројекта и такође нема могућност да одреди цену услуге односно да подигне јавне приходе како би евентуално покрила неочекиване ризике. С друге стране, правилним пројектним финансирањем кредитни ризик бива подељен између приватног (квалитетно пружене услуге у складу са уговореним квалитетом и благовремена отплата ануитета) и јавног партнера (иако не гарантује за дуг, доприноси могућности благовремене отплате кредита, благовременим уплатама накнада за доступност, ако су услуге пружене у складу са уговором). Правилним уговорањем, ризици од кашњења у имплементацији, ризици премашивања буџета као и ризици лошијих перформанси бивају ограничени. Овоје могуће постићи само уз ангажовање приватног партнера са искуством у области организовања и обављања делатности јавног превоза путника.

Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац обавезно се спроводи код пројекта јавно-приватног партнертва. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. *value for money*, *VfM*) примена је аналитичког поступка у оквиру кога се настоји квантитативним путем утврдити да ли је за пореске обвезнике од веће користи да се примени

традиционални модел инвестирања у коме се јавно тело појављује у улози инвеститора, преузимајући све или претежан део ризика јавне инвестиције, или им се више исплати да набаве услугу од понуђача из приватног сектора, преносећи (алоцирајући) већину ризика на њега, као што је то код јавно-приватног партнериства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је пренос одређених ризика јавне инвестиције на приватног партнера. У том смислу, Европска комисија дефинише јавно-приватно партнериство као партнериство између јавног и приватног сектора које има за циљ пружање услуге коју традиционално обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге кориснику, док се приватни сектор јавља у улози извршиоца и има за циљ да пружи јавним уговором дефинисане услуге.

За јавног партнера је пројекат ЛПП успешан ако пружа "вредност за новац", што обухвата трошковну ефикасност, поуздану и правовремену услугу по уговореним ценама и по уговореном квалитету, онако како је то дефинисано у јавном уговору. Поређење (компарација) начина реализације јавне инвестиције подразумева упоредну анализу традиционалног модела и модела ЛПП. У том смислу, "вредност за новац" се рачуна на основу поређења ефеката ових модела реализације јавне инвестиције.

За анализу добијене вредности у односу на уложена средства у јавно-приватном партнериству и концесијама од великог значаја су законске границе задуживања јединица локалне самоуправе, који се прописују буџетским и фискалним законима.

Приликом поређивања овог модела у односу на традиционални модел уочава се више предности, а један од њих се огледа и кроз компаратор трошкова јавног партнера. Наиме, приликом израчунавања вредности набавке, узимају се у обзир укупни животни трошкови, док се код традиционалног модела узимају у обзир само капитални трошкови. Сва средства потребна за измирење укупних животних трошкова (капиталних, оперативних и финансијских) осигуруја у целости приватни партнери.

У овом случају као главни разлози приступања изради овог предлога пројекта јесу: немогућност унапређења и одржавања квалитетног и безбедног обављања превоза путника и недовољно финансијских средстава града да инвестира у возила и исте одржава.

Ризик у пројекту представља будући догађај који може и не мора да се догоди и има одређену вероватноћу наступања. Уколико се оствари имаће утицај на најмање један од циљева пројекта – рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Када се говори о пословном ризику, он укључује могућност остварења позитивног или негативног резултата.

Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика.

Матрица ризика – вероватноћа и утицаја представља листу вероватноћа појаве ризика на једној и листу утицаја појаве ризика на другој страни.

		УТИЦАЈ			
		минимални	Средњи	велики	Катастрофални
Вероватноћа	Вероватно (B)	C	C	B	B
	Могуће (M)	H	C	C	B
	Мало вероватно (MB)	H	H	C	B

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

- технички ризици
- ризици управљања
- организациони ризици
- екстерни ризици

Табела: Категоризација ризика у пројекту

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
1.	Ризици у планирању пројекта	Ризици управљања
2.	Планирање времена и временско прекорачење пројекта	Ризици управљања
3.	Ризици избора приватног партнера	Организациони ризик
4.	Ризици поступка јавне набавке	Организациони ризик
5.	Одредбе уговора непотпуне или неприлагођене потребама пројекта	Организациони ризик
6.	Неисправна документација за припрему понуде	Организациони ризик
7.	Грешке у калкулацијама приликом израде предрачунске вредности	Организациони ризик
8.	Немогућност прибављања потребних сагласности	Екстерни фактор
9.	Неefикасност у решавању услова и сагласности институција	Екстерни фактор
10.	Процена трошкова и буџет пројекта	Ризици управљања
11.	Ризик учинка	Технички ризици
12.	Недостатак стручне радне снаге, према успостављеним критеријумима и потребама	Екстерни ризик
13.	Некомпетентност чланова пројектног тима или особља накључним извршним позицијама (непознавање техничких	Организациони ризик

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
	аспеката проекта)	
14.	Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Организациони ризик
15.	Нереални циљеви	Организациони ризик
16.	Продуктивност нижа од норме	Ризици управљања
17.	Незадовољавања очекиваних стандарда приликом извођења радова	Ризици управљања
18.	Проблеми финансирања	Организациони ризик
19.	Испорука опреме и материјала са грешком	Ризици управљања

Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнериства

Главна предност пројекта ЈПП је алокација ризика. Сваки учесник преузима онај ризик којим најбоље управља. Алокација ризика представљења је у табели која следи.

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Стручно управљање
Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак проектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат

Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минимално	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Стручност при састављању и адекватно руководење са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено		X		Процена трошкова
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено		X		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено		X		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено		X		Покривено уговором и гаранцијама
Слаба комуникација	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено		X		Планирање токова активности и

ја унутар организације и лош распоред активности			н				временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Постављање искусног руководства у компаније која је изабрана
Одржавање објекта	Минимално	Минимално	Занемарљив		X		Покривено уговором и гаранцијама
Наплата услуге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено	X			Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничено		X		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик тражње	Минимално	Минимално	Занемарљив	X			Адекватна процена потреба
Ризик кретања цена услуге	Минимално	Минимално	Занемарљив	X			Регулисано законом
Ризик промене	Минимално	Минимално	Занемарљив			X	Увек бити у току, пратити

законске регулативе							
Инфлаторни ризик	Минимала н	Минимала н	Занемарљ ив		X		Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограниче н		X		Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минимала н	Минимала н	Занемарљ ив		X		Каматне стопе израђене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минимала н	Минимала н	Занемарљ ив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структурку
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограниче н	X			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Виша сила (елементарн а непогода или намерно оштећење), објектима и повреде на раду	Минимала н	Минимала н	Занемарљ ив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Јавни партнери односно концедент прењеће на приватног партнера односно концесионара све ризике којима приватни партнер може ефикасно да управља.

Правно-институционални оквир у коме се спроводи пројекат, због своје променљивости и непредвидивости, носи ризик измене услова за реализацију уговора у дугорочном периоду.

Одговорност за правно-институционалне ризике регулисана је уговором на начин да јавни партнери задржава обавезу управљања са ризиком измене закона, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира јавни партнери је обавезан да омогући неометано спровођење уговора о концесији или да обештети приватног партнера због неиспуњења уговорних обавеза. Уговор нарочито регулише сарадњу и заједничку одговорност оба партнера у случају прибављања потребних дозвола и одобрења, настанка ризика више силе и решавања спорова.

Контрола пројекта подразумева да је неопходно пратити напредовање пројекта како би он био реализован у складу са планом. Кључ контроле пројекта јесте мерење актуелног напредовања и поређење са планираним временским распоредом, уколико се примете одступања неопходно је у што краћем року приступити корективним акцијама, уколико су оне у оквиру који прописује јавни уговор, не сме се прекорачити рок.

За успешност контроле од велике важности су извештаји на основу којих се упоређују подаци о текућој реализацији пројекта. Ефикасност и ефективност контроле реализације пројекта у великој мери зависи од организованости и стручности тима који ради на пројекту. Основни циљ праћења и контроле пројекта јесте реализација у што краћем времену, са одговарајућим ресурсима и што мањим трошковима.

Праћење спровођења усвојених одговора на ризике вршило би се на основу усвојеног плана управљања ризицима и усвојених стратегија за реакције на исте. Сврха праћења и контроле времена реализације пројекта јесте да прикаже начин одвијања пројекта да би се могло проверити да ли постоје одступања и уколико она постоје да укаже на потребу брзог реаговања у циљу превазилажења проблема. Она се одвија у тачно одређеним временским интервалима по карактеристичном параметрима. Једна од главних карактеристика оваквих пројеката је висока организованост, што је свакако неопходно због великог броја учесника. Из истих разлога и контрола је високо организована.

ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ

Јавни партнери, односно концедент сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 91/2019; у даљем тексту: ЗЈН) ће јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је приватни партнери дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то оригинал банкарску гаранцију.

Стручни тим јавног тела предлаже врсту и висину конкретних гаранција. Понуђач је дужан да уз понуду достави средство финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то оригиналну банкарску гаранцију за озбиљност понуде са клаузулом неопозива, безусловна и

платива на први позив и без права приговора у износу од 3% од вредности понуде на годишњем нивоу без ПДВ-а, са роком важења од најмање 30 дана дужим од рока важности понуде.

Јавни партнери ће имати права да активира ово средство обезбеђења уколико приватни партнери: одустане од дате понуде или одустане од закључења уговора; повуче, опозове или измене понуду након истека рока за подношење понуда; изабрани понуђач не потпише благовремено Уговор; понуђач прикаже неистините податке у понуди и документацији уз понуду; не достави средство обезбеђења за добро извршење посла у складу са захтевима из конкурсне документације и Уговора и др.

Гаранција за озбиљност понуде мора се без одлагања вратити ако се понуда не разматра при избору. На сва питања везана за гаранцију за озбиљност понуде примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке.

Средства обезбеђења депонују се на за то прикладном месту код јавног партнера који је дужан да их чува током времена на које је закључен јавни уговор у складу са овим Законом.

Приватни партнери односно концесионар је дужан да најкасније у року од 15 дана од почетка периода пружања услуге достављање средстава финансијског обезбеђења за добро извршење посла и то писмо о намерама банке за издавање банкарске гаранције за добро извршење посла у износу од 100.000,00 (сто хиљада) динара по возилу са којим понуђач конкурише и са роком важења најмање 30 дана дуже од истека рока за коначно извршење посла.

10. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ УПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА

Врста поступка набавке и коначни критеријуми биће утврђени приликом сачињавања конкурсне документације за избор приватног партнера, коју ће израдити пројектни тим јавног тела, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке, а након исходовања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство.

Имајући у виду чињеницу да је уговор дугогодишњи, у којем приватни партнери/концесионар гарантује квалитет пружања услуге и безбедност у складу са важећим стандардима и правилницима, неопходно је због такве прерасподеле ризика, одабрати квалитетну и одговарајућу опрему за пружање одређеног нивоа услуге који је одређен стандардима и правилницима. Ово је посебно важно због квалитетног спровођења поступка јавне набавке у којем ће се вршити одабир приватног партнера да не би дошло до постављања

дискриминационих и неконкурентних услова супротних основним начелима Закона о јавним набавкама.

Потенцијални приватни партнери су у обавези да испуне обавезне услове и ниво квалитета услуга (стандарде) у складу са Законом о јавним набавкама и тражене додатне услове у погледу финансијског, пословног, техничког и кадровског капацитета, имајући у виду предмет уговора о јавно-приватном партнерству, односно:

- да је регистрован код надлежног органа, односно уписан у одговарајући регистар;
- да он и његов законски заступник није осуђиван за неко од кривичних дела као члан организоване криминалне групе, да није осуђиван за кривична дела против привреде, кривична дела против животне средине, кривично дело примања или давања мита, кривично дело преваре;
- да је измирио доспеле порезе, доприносе и друге јавне дажбине у складу са прописима Републике Србије или стране државе када има седиште на њеној територији;
- да има важећу дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке, ако је таква дозвола предвиђена посебним прописом.

Поред напред наведеног, потенцијални приватни партнери су у обавези да испуне и одређене обавезне услове сходно члану 20. Закона о превозу путника у друмском саобраћају, у погледу добијене лиценце, а који подразумева законом дефинисане капацитете и критеријуме у погледу пословног угледа, финансијске способности, професионалне оспособљености, возног парка, возача и стварног и стабилног седишта.

Техничке, финансијске и искуствене услове у погледу исте врсте послова које учесник у поступку мора да испуњава (капацитет возног парка – број аутобуса, поседовање паркинг простора, објекта за одржавање возила и сл.) биће дефинисане у конкурсној документацији.

Критеријум за избор приватног партнера односно концесионара је најнижа понуђена цена.

Основни услов за обављање делатности је поседовање пословног капацитета (елементе структуре система), а пре свега одговарајућег возног парка према захтеваној врсти, капацитету и броју потребних возила. Сва соло велика ангажована возила којима се обавља већи део транспортног рада више од 75% километраже морају испуњавати норму еколошки прихватљивих возила (EEV, Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles) на којима се посебно инсистира с обзиром на велику изражену загађеност ваздуха на територији града Ужица као и приградских насеља, односно да буду возила на CNG (компримовани природни гас), LNG (течни природни гас) и електро возила. Изузетак представљају једино мала возила, односно минибусеви који услед техничко експлатационих карактеристика не представљају велики

еколошки проблем па се приватном партнера односно концесионару оставља могућност да користи или мала возила еколошки прихватљива или мала возила са погоном на еуродизел уз ограничење минималне еколошке норме ЕУРО 5, с тим што се овде оставља могућност да приватни партнери односно концесионар касније замени ова возила са *EEV* возилима што ће приватни партнери сигурно и урадити из разлога значајне уштеде у потрошњи енергента, унификације возила и смањења трошкова одржавања са напретком система на возилима који ће омогућити већи радијус кретања и мање интервале пуњења као и брже пуњење и на овим возилима, уз истовремени развој и пумпи на *CNG*, *LNG* као и *AC* и *DC* пуњача за електро возила. Техничке карактеристике аутобуса којима ће се обављати јавни градско-приградски превоз на територији града Ужица биће накнадно дефинисане конкурсном документацијом с тим што се при коначном дефинисању техничких карактеристика мора водити рачуна како би се испоштовале еколошке норме за *EEV* возила која су наведена у овом предлогу концесионог акта.

Поред наведених услова у вези возног парка, приватни партнери односно концесионар је у обавези да поседује и одговарајући кадровски капацитет по структури (број радника на логистичкој подршци возног парка и сектору информационих технологија), као и потребан број возача у складу са бројем возила и радним временом возила.

Такође, обавезе приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова вожњи према захтевима јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажње непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу итд.

Приватни партнери односно концесионар је у обавези да у складу са законом закључи уговор са предузећем регистрованим за делатност осигурања о обавезното осигурању возила и путника.

Јавни партнери односно концедент је у обавези да обезбеди стабилне изворе финансирања из буџета града Ужица.

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза у граду Ужицу, одређено је испуњењем одређених група услова. У том смислу, поред обавезних услова које мора да испуни, а који су прописани Законом о јавним набавкама, будућом конкурсном документацијом биће дефинисани и потребни додатни услови (пословни, технички и финансијски капацитет приватног партнера), који су овде начелно наведени. Детаљан опис додатних услова по питању техничког и финансијског капацитета као и докази за испуњење тих услова биће дефинисани накнадно конкурсном документацијом. Од додатних услова приватни партнери/концесионар мора да:

- Испуњава услове за обављање линијског превоза путника;

- Поседује важеће системе квалитета пословања од стране сертификоване куће од важности за делатност превоза путника и безбедност саобраћаја;
- Да је понуђач у одређеном временском периоду обављао јавни градско-приградски превоз на територији минимално 3 (три) локалне самоуправе у Републици Србији, као и
- Да има искуства у управљању аутобуским станицама на територији Републике Србије;
- У финансијском смислу, бонитет задње три године и непостојање судских спорова и дуговања према јавном партнери, као и
- Да понуђач располаже финансијским капацитетом;
- Такође, поседовање простора за смештај и паркинг возила, уз напомену да ће се технички опис накнадно дефинисати конкурсном документацијом;
- Да понуђач располаже објектом, који садржи затворен простор за одржавање возила са изграђеним каналима за навоз возила или стубним дизалицама;
- Да понуђач има у радном односу довољан број запослених одговарајућих квалификација везаних за предметну делатност (саобраћајни и машински инжењери, возно особље, администрација);
- Да у свом возном парку поседује минимално потребан број соло возила са погоном на CNG, LNG или на електро погон, или возила са минимално ЕУРО 5 емисионом класом, када су у питању мини бусеви.
- Да понуђач поседује гарантовано снадбевање погонских горивом CNG, LNG или електро, односно да постоји сигурност снадбевања погонским горивом.

Модел промене цене ће се дефинисати накнадно у конкурсној документацији моделом уговора а базираће се на промени следећих параметара: званичан средњи курс евра, малопродајна цена евро дизела, или CNG, LNG или електричне енергије, промена просечне бруто зараде у Републици Србији, пораст потрошачких цена на мало.

Имајући у виду природу функционисања и важност система јавног транспорта путника у реализацији мобилности грађана града Ужица, систем мора континуално, стабилно и поуздано да функционише у простору и времену. Зато ће сви потенцијални приватни партнери/концесионари у поступку јавне набавке услуге поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза на административној територији града Ужица на период од 25 година бити у обавези да, већ приликом давања понуде, докажу да испуњавају све потребне услове за обављање ове делатности, како би непосредно по потписивању уговора могли да је обављају ову веома важну комуналну делатност.

Обавеза јавног партнера генерално имају основни циљ да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену на административној територији локалне самоуправе. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту

транспортних услуга и перманентни мониторинг и контролу рада превозника, без обзира на власнички статус.

Обавезе јавног партнера је преношење надлежности на приватног партнера односно концесионара у горе наведеним активностима, мониторинг и контрола на стратешком нивоу, израда коначног месечног обрачуна као и свих других активности везаних за стварање општих и формално-правних услова за функционисање система (интерних регулаторних аката) као и обезбеђивање свих стабилних извора финансирања из буџета.

11. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА

Чланом 10.став 1 Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011,15/2016 и 104/16) је дефинисано да је концесија, у смислу овог закона, уговорно или институционално ЛПП са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављање делатности од општег интереса, које јавни партнери уступа приватном партнери, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнери сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Чланом 10.став 2 Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011,15/2016 и 104/16) прописано је да су посебни облици концесије концесија за јавне радове и концесија за јавне услуге.

Чланом 10.став 4 Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) одређено је да концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, јесте уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или тог права заједно са плаћањем.

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом. Јавни уговор закључиће се као уговор о концесији.

Ако је концесија која се додељује посебан облик концесије за јавне радове, односно јавне услуге у складу са чланом 10. ст. 2, 3. и 4. овог закона, на поступак одабира концесионара/приватног партнера примењују се поступци јавне набавке, одређени законом којим се уређују јавне набавке. У поступку избора приватног партнера не примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на:

- 1) начин обрачуна процењене вредности јавног уговора;
- 2) заједничку понуду;
- 3) подизвођаче;
- 4) рокове за подношење понуда и пријава;
- 5) рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде;
- 6) рокове за закључење уговора и
- 7) измене јавног уговора.

Поступак доделе јавног уговора за јавно-приватно партнерство, са или без елемената концесије, покреће се објављивањем јавног позива на српском језику и на страном језику који се уобичајено користи у међународној трговини. Јавни позив се у истоветном тексту објављује у Службеном гласнику Републике Србије, као и у средству јавног информисања које се дистрибуира на целој територији Републике Србије, на интернет-страници јавног тела и на Порталу јавних набавки, са навођењем дана када је јавни позив објављен у Службеном гласнику Републике Србије. Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници “*Tenders Electronic Daily*” и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра. Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак. Сходно члану 14. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, учесник у поступку доделе јавног уговора може бити свако домаће или страно физичко, односно правно лице. Групе привредних субјеката могу подносити понуде или наступати као учесници у поступку. Јавна тела не морају тражити од ових група лица да имају одређену правну форму како би учествовала у поступку. Од свих учесника у поступку чија је понуда оцењена као најповољнија мора се захтевати одређена правна форма по додели јавног уговора.

12. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА

Одабрани поступак доделе је отворени поступак у складу са законом којим се уређују јавне набавке. Наручилац је дужан да у конкурсној документацији одреди прецизне критеријуме за избор приватног партнера и елементе критеријума. Критеријум за оцењивање понуда је најнижа понуђена цена, који ће се заснивати на концепту да се одабере приватни партнер који уз испуњење техничког захтева и осталих законских услова понуди најнижу цену по километру.

Критеријум за оцењивање понуда ће се ближе одредити у конкурсној документацији за избор приватног партнера односно концесионара.

13. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнериству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом. Предложени пројекат је планиран на 25 година.

14. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнериству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних стране, одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнери сматрају неопходним како би се пројекат реализовао у поступности и у складу са законом. Такође, уговор садржи и друге елементе који се односе на трећа лица на која утиче закључење овог уговора и који имају значајну улогу у реализацији пројекта.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавни партнери уређујује следећа питања:

- 1) карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнери и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
- 2) расподела ризика између јавног и приватног партнера;
- 3) одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнери из тачке 9) овог става;
- 4) обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
- 5) евентуалну помоћ коју јавни партнери може пружити приватном партнери за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЛПП или концесије;
- 6) захтеве у вези са ДПН у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности ДПН;
- 7) власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;

- 8) висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;
- 9) накнада приватном партнери, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнери;
- 10) механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнери у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
- 11) поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;
- 12) поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострano утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);
- 13) обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објекта или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измене измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
- 14) могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
- 15) евентуална права јавног партнера да приватном партнери одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;
- 16) јемства која треба да обезбеди приватни партнери или јавни партнери (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
- 17) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнери;
- 18) расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
- 19) мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);
- 20) рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнери), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
- 21) компензација и пребијање потраживања;
- 22) последице штетне промене прописа;

- 23) разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнери, начин исплате накнаде и средства из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;
- 24) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
- 25) сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;
- 26) меродавно право и механизам за решавање спорова;
- 27) околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;
- 27а) евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера/концесионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концесионара (степ-ин ригхт), уз дефинисање последица коришћења тог права;
- 28) опорезивање и фискална питања - ако постоје.

Ако јавни уговор, независно које јавно тело га закључује, садржи одредбе које на било који начин доводе до одговорности Републике Србије или имају директног утицаја на буџет Републике Србије, неопходно је прибавити сагласност Владе.

У случају неприбављања сагласности из става 3. овог члана, такве одредбе су ништаве по сили закона.

На питања која се односе на јавни уговор, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се прописи Републике Србије.

У складу са Концесионим актом, конкурсном документацијом и одредбама закона и других прописа који уређују ову материју, након избора приватног партнера у поступку јавне набавке, уз примену одредаба Закона о јавном приватном партнерству које се обавезно примењују у поступку избора приватног партнера, са приватним партнером ће се закључити јавни уговор.

Јавним уговором ће се, у складу са чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, који прописује садржину истог, детаљно ће се:

- дефинисати линије превоза у градском и приградском превозу на територији општине које су предмет концесије,

- утврдити расподела ризика између јавног и приватног партнера, односно концесионара полазећи од дефинисања ризика и њихове расподеле из овог концесионог акта,
- одредити потребан квалитет и стандарди услуге превоза у складу са овим концесионим актом и конкурсном документацијом,
- дефинисати врсте и начин пружања евентуалне помоћи приватном партнери, односно концесионару око добијања потребних дозвола, сагласности и сл,
- дефинисати начин утврђивања и мењања цене превоза у складу са законом и давања утврђених износа од стране јавног партнера приватном партнери, односно концесионару,
- дефинисати могућност преноса права и овлашћења као и обавеза на друго правно лице уз сагласност јавног партнера у случају поделе или аквизиције дела предузећа приватног партнера, односно концесионара,
- уредити могућност и начин измене јавног уговора,
- уредити разлози за раскид уговора и начин решавања спорова, као и поступање у погледу обезбеђивања превоза у случају превременог раскида уговора или престанка његовог важења,
- уредити права јавног партнера у циљу заштите јавног интереса и околности које ограничавају или искључују одговорност уговорних страна, на начин који није у супротности са овим концесионим актом,
- уредити поступање у ванредним околностима.

На сва питања која се односе на јавни уговор, а која нису посебно уређена овим Законом, примењују се прописи Републике Србије.

15.САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору концесионара и закључења јавног уговора, обавеза Скупштине града Ужица јесте давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Скупштина града Ужица дужна је да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине града Ужица. На све

измене и допуне закљученог јавног уговора којима се мењају права и обавезе уговорних страна, примењује се поступак у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама. Ако није другачије уговорено у писаном облику, јавни партнерије односно концедент, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта и за његове евентуалне последице.

16. ЗАКЉУЧЕЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама, јавно тело мора одабраном најповољнијем понуђачу понудити закључење јавног уговора у року који је одредио одлуком о избору најповољније понуде, а по добијеној сагласности Скупштине града Ужица.

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, уговор се обавезно оверава. Потписивањем јавног уговора приватни партнери стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

Јавни уговор мора бити сачињен у складу са конкурсном документацијом, свим подацима из јавног позива, изабраном понудом и одлуком о избору најповољније понуде.

17. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Планирање времена реализације пројекта дефинише се као одвијање процеса реализације пројекта по појединим фазама и односи се на планирање и разраду времена реализације пројекта. Овим планирањем се анализира време потребно за реализацију пројекта, и утврђује термин завршетка, како појединих делова пројекта, тако и пројекат у целини.

• Позитивно мишљење Комисије за јавно-приватно партнериство – рок децембар 2020. године
• Усвајање Концесионог акта од стране скупштине града Ужица – рок децембар 2020. године
• Израда конкурсне документације – рок јануар 2021. године
• Објављивање јавног позива – рок фебруар 2021. године
• Спровођење поступка јавне набавке – рок март 2021. године
• Доношење одлуке о избору најповољније понуде – рок април 2021. године

- | |
|---|
| • Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране скупштине града Ужица – рок мај 2021. године |
| • Закључење јавног уговора – рок мај 2021. године |

18. ПРИЛОЗИ

Решење о измени решења о покретању поступка јавно-приватног партнериства III број 344-258/20 од 14.12.2020. године

Решење о формирању Стручног тима за припрему и реализацију пројекта јавно приватног партнериства за поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица II број 344-258/20 од 09.12.2020. године.



ГРАДОНАЧЕЛНИК
II Број: 344 - 258/20
Датум: 09. 09. 2020. године

На основу члана 30. Закона о јавно приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ број 88/2011; 15/2016 и 104/2016) и члана 76. Статута града Ужица („Службени лист града Ужица“ број 4/19), градоначелник града Ужица доноси

РЕШЕЊЕ

о формирању Стручног тима за припрему и реализацију пројекта јавно приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица

I Формира се Стручни тим града Ужица за припрему и реализацију пројекта јавно приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица у следећем саставу:

1. Слободан Шильковић – члан Градског већа за саобраћај.
2. Миодраг Петковић – члан Градског већа за финансије.
3. Наташа Вукашиновић дипл. правник -Градска управа за послове органа града општу управу и друштвене делатности.
4. Марија Раденковић дипл. правник - Градска управа за инфраструктуру и развој
5. Драгутин Друловић- ЈП „Ужице развој“ Ужице.

II Задатак Стручног тима је да пружи стручну помоћ при припреми потребних анализа, изради предлога пројекта, врши процену вредности, учествује у изради конкурсне документације и спроводи све друге активности у складу са чланом 30. Закона о јавно приватном партнерству и концесијама.

III Ово решење ступа на снагу даном доношења.

Решење доставити :

- Именованим лицима
- Комисији за Јавно приватно партнерство и концесије
- Архива



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАД УЖИЦЕ

ГРАДСКО ВЕЋЕ
III Број: 344-258/20
Датум: 14.12.2020. године

На основу члана 80. Статута града Ужица ("Службени лист града Ужица" број 4/19), а у вези са чланом 12. и чланом 29. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ број: 88/11, 15/16 и 104/16) Градско веће на седници одржаној 14.12.2020. године, доноси

**РЕШЕЊЕ О ИЗМЕНИ РЕШЕЊА О ПОКРЕТАЊУ ПОСТУПКА ЈАВНО-
ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА**

Овим Решењем мења се став 1. Решења број III 344-258/20 од 05.10.2020 године и сада гласи:

I „Покреће се поступак и предузимају активности ради реализације пројекта уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије, за поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза и пружање услуга пријема и отпреме путника на Аутобуској станици и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица“

II У осталом делу предметно решење остаје непромењено

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ ГРАДСКОГ ВЕЋА
ЗАМЕНИК ГРАДОНАЧЕЛНИКА
Драгољуб Стојадиновић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
Комисија за јавно-приватно
партнерство
Број: 35/2020
21. децембар 2020. године
Београд

На основу члана 68. став 1. тачка 3), а у вези са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама („Службени гласник Републике Србије”, број 88/11, 15/16, 104/16), Комисија за јавно приватно партнериство даје следеће

МИШЉЕЊЕ

1. На Предлог Концесионог акта поднетог од стране града Ужица у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама, којим се предлаже повериавање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ужица, Комисија за јавно-приватно партнериство (у даљем тексту: Комисија) је мишљења да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнериства са елементима концесије.

2. Давање мишљења из тачке 1. од стране Комисије не подразумева одговорност Комисије, за процену исплативости предложеног правног посла, за даљу реализацију Предлога Концесионог акта, као ни за евентуалне спорове и штетне последице које настану из те реализације, за које је увек одговорно јавно тело које је јавни партнер у јавном уговору, у складу са законом.

3. Комисија констатује да је јавно тело у обавези да у даљем поступку додељивања јавног уговора не одступи од услова и ризика предвиђених Предлогом Концесионог акта из тачке 1. овог мишљења.

4. Предметно мишљење дато је искључиво на основу података и анализа достављених од стране подносиоца Предлога Концесионог акта из тачке 1. овог мишљења.

5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Град Ужице је у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнериству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 16. децембра 2020. године поднео Предлог Концесионог акта ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнериства са елементима концесије. Комисија је предметни Предлог Концесионог акта разматрала на седници одржаној 21. децембра 2020. године и констатовала да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнериства са елементима концесије.

Комисија је у претходној анализи утврдила да је Подносилац Концесионог акта јавно тело у складу са чланом 4. став 1. тач. 7) и 8) Закона, те да може бити Предлагач пројекта јавно-приватног партнериства са елементима концесије из члана 29. став 2. Закона.

Из достављеног Предлога Концесионог акта, Комисија је закључила да Предлог Концесионог акта садржи све елементе у складу са чланом 29. став 6. Закона и то:

- 1) предмет концесије;
- 2) разлоге за давање концесије;
- 3) евентуално одузимање поверилих послова и одузимање права коришћења имовине за обављање поверилих послова;
- 4) податке о утицају концесионе делатности на животну средину, на инфраструктуру и друге привредне области, на ефикасно функционисање техничко-технолошких система;
- 5) минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора концесионара и преговарања;
- 6) рок трајања концесије, укључујући образложење предложеног рока;
- 7) податке о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза, права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, и цене и опште услове за коришћење добара и обављање делатности;
- 8) податке о накнадама које плаћају концедент и концесионар;
- 9) оцену о потребном броју радних места и квалификоване радне снаге у вези са извршавањем концесије, уколико се предлаже да то буде елеменат концесионог акта;
- 10) податке о другим уговорима који се закључују пре, истовремено или после закључења јавног уговора, било у форми прилога јавног уговора, било као посебни уговори, ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба релевантног пројекта, као што су уговори о преносу права коришћења непокретних и покретних ствари, пренос, односно уступање концесионару уговора које закључује јавно тело, преузимање запослених итд;
- 11) остале податке и документе од значаја за концесију.

У складу са информацијама и подацима достављеним од стране јавног тела, као и у складу са свим изнетим, Комисија је дала мишљење како је наведено.

Доставити
- Јавном телу
- Архиви

