

Поштовани,

Увидом у конкурсну документацију и њеном прелиминарном анализом, констатовали смо недоумице за које су нам неопходна Ваша разјашњења.

1. Предвиђа се старост возила не већа од 8 година, међутим не и објашњење шта се дешава уколико возило превозника у току трајања уговора постане и старије од осам година, да ли је у том случају дужан да га замени млађим возилом?

Моделом уговора је предвиђено да возила у периоду важења Уговора не смеју бити старија од 8 (осам) година (члан 6, став 4. Уговора).

У члану 6. модела уговора даље је наведено:

“Превозник има право да уз претходну писмену сагласност Дирекције замени део или сва возила из свог возног парка, одговарајућим возилима која су истих или бољих техничких карактеристика од возила која се мењају, и која задовољавају све прописане критеријуме. Превозник је дужан да уз захтев за издавање сагласности за укључење новопријављених возила у рад, достави податке о возилу које ће бити замењено, како би Дирекција могла да изврши упоређивање карактеристика са новопријављеним возилом. Новопријављено возило предмет је контроле Комисије Дирекције у складу са чланом 5 овог Уговора. Новопријављено возило мора имати исти или већи број поена додељен од стране Комисије од возила које превозник има намеру да замени и чије је оцењивање извршено током конкурсног поступка.”

Према важећој Одлуци о јавном градском и приградском превозу путника на територији Града Ниша сва возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника морају поседовати сагласност за укључивање возила у рад на линијама јавног градског и приградског превоза путника које издаје Дирекција. За сва возила којима је конкурисао понуђач који је изабран на конкурс, Дирекција ће издати поменуту сагласност која ће важити до истека 8. године старости возила.

Поред тога, чланом 55. модела уговора, предвиђена је могућност да Дирекција може једнострано раскинути Уговор уколико превозник за време важења Уговора превоз обавља возилима старијим од 8 (осам) година.

Како би испоштовао уговорне обавезе, превозник је дужан да возила која у периоду важења Уговора постану старија од 8 година, замени одговарајућим возилима на начин дефинисан Уговором.

2. У разматрању реализованог поласка не узима се у обзир и свакодневно отежано кретање аутобуса услед „шпицева“ у саобраћају већ се констатује „предвиђено време“ и не признавање полазака који њему не одговарају (страна 32. последњи став и 33. први став).

Чланом 36. модела уговора предвиђено је да је превозник обавезан да се у реализацији предмета Уговора придржава пројектованог и овереног реда вожње, па је у складу са тим, у Прилогу 6 модела уговора и дефинисано шта је реализован полазак. Том приликом, свакако је могуће да дође и до одређених одступања од пројектованог реда вожње, изазваних поремећајима у саобраћају који се не могу унапред предвидети. Дирекција ће приликом разматрања оваквих случајева узимати у обзир ситуацију на

терену и реално је сагледавати, како не би био оштећен ни превозник, а ни корисници јавног превоза. За систем јавног градског и приградског превоза у Нишу посебно су важни тачност и редовност, као својства квалитета која су корисници јавног превоза у анкети спроведеној у оквиру Пројекта истраживања у циљу унапређења јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Ниша, истакли као најзначајнија. Због тога ћемо се трудити да редове вожње пројектујемо у складу са саобраћајном ситуацијом на терену, а на основу досадашњег искуства, па се не очекују значајна одступања од пројектованог реда вожње. У случају већих поремећаја у саобраћају измене реда вожње ће се вршити у складу са члановима 35, 36. и 37. модела уговора.

Истичемо да је у члану 43. модела уговора, приликом одређивања коефицијента остварења планираног транспортног рада узета у обзир и могућност да је возило на линији, а из објективних разлога не може да испоштује пројектовани ред вожње, па је уведен однос $\left(\frac{H_r}{H_p}\right)$, који представља однос реализованих и планираних часова рада на линији како је приказано у формули:

$$K_{os_k} = \frac{\left(\frac{NTR_{vkm}}{BTR_{vkm}}\right)_k + \left(\frac{H_r}{H_p}\right)_k}{2}$$

Ово обезбеђује да се превознику приход не умањује уколико услед објективних околности није могао да се придржава пројектованог реда вожње у потпуности.

3. Условима у конкурсној документацији није наведено да ли простор за смештај возила мора да се налази на територији Града Ниша, и да ли и колико уколико то није услов, мора да буде удаљен од њега?

Конкурсном документацијом није дефинисана локација простора за смештај возила, јер би у супротном то био дискриминаторски услов. Овај простор не мора да буде на територији града Ниша и нема посебних услова у погледу удаљености простора за смештај возила од града Ниша.

4. Због чега у конкурсној документацији није наведена максимална цена по којој је могуће дати понуду, нити је разјашњено шта се дешава у случају да се за одређени пакет линија јави само један превозник и понуди износ по километру који превазилази Вашу предвиђену цену?

Закон о јавним набавкама (Сл.гласник РС бр. 124/2012) не предвиђа обавезу наручиоца услуге превоза да објави процењену вредност јавне набавке. У циљу транспарентности објављујемо процењену вредност по партијама и то:

Партија 1: 2.942.260.000,00 РСД (без ПДВ – а),
Партија 2: 1.402.820.000,00 РСД (без ПДВ – а),
Партија 3: 1.089.370.000,00 РСД (без ПДВ – а),
Партија 4: 565.550.000,00 РСД (без ПДВ – а).

5. Методологијом избора најбоље понуде, утврђено је да је цена пресудна у утврђивању висине пондера, да ли је цена толико изричито доминантна категорија вредности у одлучивању избора најбоље понуде?

Наручилац услуге превоза је цени доделио највећи број пондера јер је сматра најважнијом ставком међу елементима критеријума, из разлога јер се мора пажљиво, економично и ефикасно односити према јавним средствима којима располаже односно којима ће располагати.

6. С'обзиром на претходна искуства у погледу начина и рокова плаћања, поставља се питање редовности вршења уплата, као и последице Ваших не редовних уплата?

Одредбама члана 45. модела уговора утврђена је динамика плаћања према превозницима, дакле онако како оне гласе и на време. У случају евентуалних кашњења примењивале би се одредбе Закона о облигационим односима.

7. У моделу уговора чланом 60., предвиђено је неоправдано велики износ казни за превозника у хипотетичким случајевима. Међутим нејасно је да ли се предвиђене казне односе на возаче и кондуктере у појединачним случајевима или у целини на пакету линија?

Одредбама члана 60 модела уговора прецизно је уређено умањење прихода превозника када он или његови запослени (возачи, кондуктери,...) поступају супротно дефинисаним уговорним обавезама. У случају утврђених неправилности дефинисаних у табели у оквиру члана 60 модела уговора, на позицијама 2, 3, 4, 8, 9 предвиђена су по два износа умањења у зависности од тога да ли је неправилност код истог лица утврђена први пут или се понавља. Уколико је неправилност утврђена први пут, приход превозника се умањује за износ дефинисан као „I пријава“, док се за друго и свако наредно утврђивање исте неправилности код истог лица (возач или кондуктер), приход превозника умањује за износ дефинисан као „II и свака следећа пријава“.

У Нишу дана 28.05.2014.

Комисија за ЈН 02/14
