

Број: 2247/19-22
Датум: 25.11.2019. године

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

Питање 1:

Према стандардима ISO 9001 дефинисане су техничке карактеристике возила, а са увођењем EURO норми E3, E4 и E5 и она је обавеза за све произвођаче аутобуса па у том смислу карактеристике возила у табели из члана 4. Општих услова од 1-5 се подразумевају јер су потврђене уверењем о испитивању возила од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

Уколико наручилац не прихвати ову сугестију потребно је додатно појашњење термина путнички салон односно дефинисати место мерења висине од пода до плафона обзиром на конструкцијска решења различитих произвођача.

Одговор:

Под појмом путнички салон, где је предвиђено мерење висине од пода до плафона, подразумева се простор од најмање 35% простора намењеног за стајање путника и чини га простор без степеница који укључује приступ најмање једним вратима.

Питање 2:

У табели из члана 4. Општих услова предвиђено је да сва возила буду нископодна. Нископодно возило према Правилнику о подели моторних возила не подразумева обавезно поседовање рампе за олакшан улазак и излазак лица са посебним потребама, а у члану 22. став 3. тачка 1. и члан 51. став 1. тачка 5. Модела уговора предвиђена је одговорност превозника ако не употреби рампу и новчано кажњавање од чак 100.000 динара.

У истом члану у табели под редним бројем 6. захтева се да двоја врата имају минималну ширину од 1м је у вези са техничким решењем за уградњу платформе за лица са посебним потребама. Ширина од 1м. је дефинисана димензијом рампе која је такође стандардизована тако да само једна врата морају да задовоље услов ширине 1м. док за остала то није неопходно. Остала врата могу да буду мање ширине јер је организација путника таква да путник где улази нема излаза, а на вратима где је организован излаз нема улаза.

Конкурсно документацијом је јасно речено да је улаз организован на првим вратима, а да су задња врата само за излаз путника. Организација је ефинисана налепницама улаз/излаз тако да нема основа да се захтева ширина од 1м на двоја врата.

Одговор:

Изменама и допунама конкурсне документације од 5.11.2019.године допуњен је члан 18. став 1. и сада гласи: „Свако возило одмах по ступању на снагу Уговора мора да има уграђен GPS уређај компатибилан са постојећим системом за праћење возила који поседује Дирекција и минимално једну рампу за особе са посебним потребама,,.

Прихвата се примедба везана за ширину врата од 1м и извршиће се одговарајуће измене и допуне конкурсне документације.

Питање 3:

Члан 7. Општих услова – неоправдан је захтев и није у функцији безбедности путника да „боја тапацираних седишта мора бити у целом аутобусу једнобразна“. Током експлоатације седишта се оштећују и због протеча времена често је немогуће обезбедити исти дезен, а због незнатног броја оштећених седишта мењати дезен свих осталих седишта је нецелисходно. Појаснити термин једнобразност.

Одговор:

Под термином „Једнобразна“ подразумева се да је тканина у истом или сличном дезену и боји. Уколико су седишта у возилу посебно резервисана за одређене категорије путника (нпр: труднице,мајке са децом,особе са посебним потребама и сл.) испоручена у другој боји или дезену од стране произвођача, прихвата се такво решење.

Питање 4:

Захтев из члана 10. Општих услова да аутобус не сме да има степеник у циљу спречавања повреде путника код наглог кочења је неоснован јер произвођач код производње типа возила водио рачуна о безбедности путника и у случајевима уградње степеника као конструктивне неопходности, а све то је потврђено уверењем о испитивању-хомологацији возила.

Одговор:

Под у путничком делу – салону нископодног аутобуса не сме да има степенике, у циљу спречавања повреде путника (ноге), услед наглог кочења возила.

У осталом делу возила могу се налазити степенице и платформе уколико је то конструкцијско решење самог произвођача возила.

Питање 5:

Члан 15. Општих услова дефинише обавезну опрему возила два катадиоптерска троугла одобреног типа и ако Закон предвиђа један сигурносни троугао па је неоправдан већи захтев од законског.

Одговор:

Прихвата се примедба везана за број катадиоптерских троуглова и извршиће се одговарајуће измене конкурсне документације.

Питање 6:

Треба разјаснити шта се подразумева под возилима која не поседују показиваче из члана 17. Општих услова. Да ли се ради о возилима код којих произвођач конструкцијски није предвидео уградњу дисплеја или су то заменска возила која се накнадно уводе у рад? Ову одредбу усагласити са одредбама из Одлуке о организацији јавног градског и приградског превоза на територији града Ниша.

Одговор:

Прихвата се примедба и извршиће се одговарајуће измене члана 17. Општих услова конкурсне документације.

Питање 7:

Чланови 18.-22. Општих услова:

У поменутих члановима није јасно дефинисан поступак набавке и уградње предвиђене опреме и уређаја из табеле у члану 18. Општих услова, а посебно интегрисање у софтверски систем Дирекције.

У члану 18. у напмени је дефинисано да сви уређаји осим бројача путника буду компатибилни са постојећим системом Дирекције за праћење возила и продају карата у смислу функционисања као јединственог система. Да ли то значи да је обавеза Дирекције да обезбеди софтвер и софтверско повезивање уређаја за продају карата и за праћење возила која обезбеди понуђач/превозник?

У складу са тим дати рокови су нереални и кратки јер обезбеђивање опреме поред финансијских средстава превозника зависи од могућности испоруке од тсране произвођача/продавца па их треба продужити на 4 односно на 6 месеци за набавку, припрему и уградњу уређаја.

У поменутих одредбама није дефинисан начин продаје карата на линијама 7 и 12 као ни у приградским возилима нити је објашњен начин продаје до имплементације дефинисаног система праћења возила и продаје.

Треба разјаснити да ли је исти уређај за продају карата код кондуктера и за отварање полазака код возача. Уколико се ради о истоветном уређају онда је довољан један уређај који ће возач на терминусима користити за отварање и затварање полазака, а кондуктер за продају карата.

У члану 20. Општих улова дефинисане су техничке карактеристике IP MOBILNOG SISTEMA VIDEO NADZORA.

Наручилац се определио за најоптималније решење и ако је функцију видео надзора могуће остварити и са видео надзором који има следеће карактеристике:

Оптика – 1 / 2.8“ Progressive Scan CMOS

Компресија: H.265+/ H.265/ H.264+/ H.264/ MJPEG

Боја: color: 0.01 lux at (F1.2, AGC ON)

Ноћни режим: 0 lux with IR

Број фрејмова: 25 fps/30fps (1920x1080)

Остале функције: 3VCA, 3D DNR, ICR

Доступност објеката при смањеном осветљењу: EXIR до 10m

Напајање: DC12V&PoE

Уграђено складиште меморије: SD/ SDHC/ SDXC slot

Повезивање преко интернета: cloud услуга

Аудио: уграђен микрофон, Audio/Alarm IO

Преглед материјала могућ преко интернета или директним повезивањем на камеру па у вези са тим mNVR уређај је сувишан је предложен видео надзор даје све потребне податке тако да нема потребе за дуплирањем уређаја који обезбеђује исту функционалност.

Уређај за аутоматско бројање путника треба дефинисати тако да уређај задовољава функционалност у минималној потреби, а не у максималној како је специфицирано.

Смтарамо да трошкови обезбеђења валидатора и бројача путника треба да сноси наручилац јер је иста опрема у функцији послова који су у надлежности Дирекције.

Одговор:

Набавку и уградњу уређаја из табеле у чл. 18 Општих услова сноси превозник о свом трошку.

Електронски систем наплате карата и праћења возила који Дирекција користи састоји се од више подсистема. Главни подсистем чини серверска страна или такозвани „CLOUD“ део на којем се налази база података са свим пратећим софтверским решењима преко којих се врши администрација и управљање целим системом. Да би се ова база података „пунила“ са одређеним подацима, неопходно је да га потхрањују подсистеми попут ГПС уређаја са пратећим интерним софтвером и уређаја за продају карата код возача и кондуктера са пратећим интерним софтвером. Интерне софтвере за наведене уређаје не обезбеђује Дирекција већ је то обавеза превозника да самостално набави на тржишту од произвођача-добављача оваквих система. Превозник је дужан да набави уређаје за продају карата и праћење возила, који ће моћи да се повежу на сервер, приступе софтверу који поседује Дирекција и врше размену одређених података.

Назив „компатибилан“, за уређај са пратећим софтвером, значи да уређај може обављати неке од следећих функција:

- Да уређај са софтвером који се налази у њему може преузети са централног сервера дирекције све податке:
 - о возачима и кондуктерима,
 - о већ унешеним стајалиштима са њиховим географским позицијама, називима, бројевима и осталим подацима,
 - о линијама, стајалиштима и ценама,
 - о већ унешеним и дефинисаним редовима вожње и то за радни дан, рад суботом, рад недељом и рад празником,
 - о возилима која се користе за систем информисања путника у реалном времену.
- Да уређај са софтвером има могућност слања свих релевантних података о генерисаним приходима на централни сервер дирекције у формату који се већ користи у претходних 4 и више година,
- Да уређај са софтвером који се налази у њему има висок степен заштите података и да се исти не могу лажирати, брисати нити мењати од стране корисника,
- Да уређај са софтвером који се налази у њему може обављати систем логовања возача и кондуктера преко технологије MiFare&NFC и картица које се већ користе у постојећем систему.

Како на тржишту постоји већи број понуђача који нуде наведену опрему, сматрамо да су задати рокови за имплементацију реални и могу се испоштовати, осим у случају бројача путника, где се због специфичности уређаја рок продужава на 6 месеци.

Питање о начину продаје карата на линијама 7 и 12 дато је дана 04.11.2019. године на Порталу јавних набавки у делу под називом „ Питања и одговори везани за конкурсну документацију“ у одговору на питање бр. 3, и гласи: „ На линијама 7 и 12 није предвиђена продаја карата преко кондуктера, већ ће се продаја карата вршити код возача преко возачке конзоле “.

Уређаји за продају карата код кондуктера и возачка конзола морају да буду раздвојени и раде независно.

Возачка конзола са припадајућим софтвером код возача поред функционалности продаје карата, валидирања електронских карата и продужавања односно допуне електронских чип карата, има и следеће функције: слање информација попут логованог возача, гаражног броја возила, отворене линије и отвореног поласка на централни сервер Дирекције ради пружања информација путницима о тренутној локацији возила односно времена доласка на стајалиште. Овај уређај је фиксиран за возило и без обзира на то да ли се продаја врши преко кондуктера или не и исти шаље информације на сервер. Такође, предвиђено је да он управља унутрашњим дисплејем и аудио најавом, а може бити у вези са осталим системима у возилу (ГПС модулом, спољашњим дисплејима и бројачима путника). Наручилац жели да возач на једном месту може извршити пријаву и отварање поласка, а да се исте информације заједно са информацијама о позицији возила даље проследе дисплејима у возилу, бројачу путника или све заједно централном серверу дирекције. Због функционисања будућег система најаве доласка возила на стајалиште као и битне информације диспечерима код наручиоца о томе ко вози које возило и коју линију, предвиђено је да овај уређај увек буде у аутобусу.

Уређај за кондуктера такође треба да има функцију продаје карата, валидирања електронских карата и продужавање односно допуне електронских чип карата с тим што функције комуникације са осталим уређајима у возилу нису обавезне за овај уређај, како он неће комуницирати са дисплејима и бројачима путника и неће морати да шаље податке битне за диспечерски центар у реалном времену. Из свега горе наведеног није могуће поистоветити ова два уређаја и јасно морају бити раздвојени, односно возач мора имати свој фиксни уређај везан за возило, а кондуктер свој, којим обавља продају карата и њихово валидирање.

Наручилац је прописао минималне техничке услове за видео надзор у возилу, као и бројаче путника и остаје при наведеним карактеристикама.

Питање 8:

Члан 25. Општих услова усагласити са решењима након разматрања примедби на члан 18-22.

Одговор:

Прихватају се примедбе у вези члана 25. Општих услова и извршиће се одговарајуће измене конкурсне документације.

Питање 9:

Члан 27. Општих услова под ванредним околностима поред предвиђених додати ситуације на које превозник није могао да утиче нити да предвиди као што су радови на рехабилитацији саобраћаја, мере измене режима саобраћа од стране надлежних органа, екстремно високе температуре и сл.
Исту исправку извршити и у члану 7. Модела Уговора.

Одговор:

Прихвата се примедба у вези члана 27. Општих услова и извршиће се одговарајуће измене конкурсне документације.

Питање 10:

У тачки 2.5. - Поседовање простора за одржавање возила обзиром на потребан број возила по пакетима треба дефинисати минималне стандарде за одржавање техничке исправности возила кроз одређивање минималног броја наткривених канала, простор за прање возила, броја стручних радника и нужне опреме за обезбеђивање сталне техничке исправности возног парка као што су стубне дизалице, уређаји за монтажу и демонтажу гума и возило за поправку на линији.

Одговор:

Ризик одржавања техничке исправности возила сноси понуђач односно технолошки процес организације одржавања возила је на понуђачу у зависности од старости, стања и хомогености возног парка.

У вези тачке 2.5. – Поседовање простора за одржавање возила, извршиће се одговарајуће измене конкурсне документације у погледу услуге одржавања од стране трећег лица.

Питање 11:

У тачки 2.4 у делу доказа за простор за смештај возила који није у власништву превозника поред Уговора о закупу потребан је и доказ о власништву закупадавца идентично као и за превозника.

Исто решење применити и на одредбе које дефинишу закуп простора за одржавање возила.

Одговор:

Прихвата се примедба у вези тачке 2.4. – Поседовање простора за смештај возила и извршиће се одговарајуће измене конкурсне документације.

Питање 12:

Додати тачку 2.5 потребан кадровски капацитет тј. поседовање потребног броја возача „D“ категорије и доказ Уговор о раду и пријава на осигурање.

Одговор:

Сматрамо да примедба да треба конкурсном документацијом предвидети, као додатни услов, потребан кадровски капацитет није неопходна и нужна ради сачињавања понуде, јер ризик одржавања реда вожње сноси понуђач који је дужан да у складу са одредбама Закона о радном времену посаде у друмском превозу и тахографима обезбеди потребан број возача.

Питање 13:

Усагласити рокове у члану 6. и 8 са решењима по примедбама на члан 18. Општих услова.

Одговор:

Прихвата се примедба у вези члана 18. Општих услова и извршиће се одговарајуће измене конкурсне документације.

Питање 14:

Члан 21. обавеза путника је да се информишу пре путовања о томе коју карту да купи па наметање те обавезе кондуктеру и возачу је неосновано па тај став 4. треба брисати као и одговарајуће казнене одредбе.

Одговор:

У циљу повећања квалитета пружене услуге према корисницима превоза наведена одредба о пружању информација остаје да важи.

Питање 15:

У члану 22. став 3. тачка 7. рок од 60 минута за уклањање неисправног возила са линије зависи од врсте квара и временских услова, а и Закон га не дефинише па га не треба временски дефинисати с тим у вези кориговати казнене одредбе из члана 51. Уговора.

Одговор:

Прихвата се примедба у вези члана 22. став 3. тачка 7. Модела уговора и извршиће се одговарајуће измене.

Питање 16:

У члану 23. замена уређаја резервним у року од 60 минута од момента насталог квара и орођавање истог је неосновано обзиром да је регулисана продаја штампаних карата, а ограничен број уређаја за издавање карата. С тим у вези треба усагласити казнене одредбе члана 51.

Одговор:

Прихвата се примедба у вези члана 23. став 9. Модела уговора и извршиће се одговарајуће измене.

Питање 17:

За члан 34. став 8. предлажемо следеће решење: „Уколико путни налози и тахографски записи нису исправно попуњени, поласци ће се признавати на основу других доказних средстава (GPS превозника, видео материјал, продаја карата, изјава возача и сл.).

Одговор:

Наручилац остаје при формулацији датог у Моделу уговору, а Законом о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима дефинисана је процедура у случају када су тахографи односно тахо листићи неисправни.

Питање 18:

У члану 35. став 3. обавезу да превозник обавештава належне о одступањима од регистрованог реда вожње је неприхватљиво јер је то искључиво обавеза наручиоца и надлежних органа.

Одговор:

Чланом 17. став. 4. Одлуке о јавном градском и приградском превозу путника на територији Града Ниша је прописано да је превозник дужан да о одступању и разлозима за одступање од регистрованог и овереног реда вожње у најкраћем могућем року обавести Градску управу града Ниша -секретаријат надлежан за послове саобраћаја, Дирекцију, надлежну инспекцију, комуналну полицију и кориснике превоза.

Питање 19:

Члан 37. прецизније дефинисати на следећи начин:

„Свако неостваривање реда вожње од стране превозника настало његовом кривицом, а које није по одобрењу Дирекције, односно не може се подвести под оправдане разлоге предвиђене овим Уговором, пада на терет превозника. Делимично остваривање реда вожње признаће се превознику по реално оствареном транспортном раду.“

Одговор:

Остајемо при формулацији из члана 37. Модела уговора.

Питање 20:

У члану 39. додати нови став 3. који гласи:

„Неостваривање реда вожње настало из разлога на које превозник није могао да предвиди или отклони подвешће се под оправдани разлог и признаће се превознику по пројектованом и овереном реду вожње умањеном за 10%.“

Одговор:

Остајемо при формулацији из члана 39. Модела уговора и не прихватамо предложени нови став.

Питање 21:

У члану 40. вредност јединичне цене се коригује када је промена параметара изазвала промену јединичне цене за више од 3%.

Став 6. брисати да само једанпут у току месеца превозник може поднети захтев за корекцију цена.

Одговор:

Остајемо при предложеном проценту од 5% из члана 40. Модела уговора, јер је наведени проценат дефинисан пројектом о јавном приватном партнерству на који је сагласност дала Републичка комисија за јавно приватно партнерство и Скупштина Града Ниша.

Питање 22:

Члан 41. брисати евентуално ограничити на линије где се продаја врши преко кондуктера, јер је Уговором наметнута превознику значајна обавеза инвестирања у опрему и обнову возног парка у другој и трећој години важења Уговора а да не постоји обавеза наручиоца у ком року ће обезбедити услове за укидање кондуктера и на који начин ће бити након тога органозована продаја. Све ово је посебно значајно због износа улагања у опрему за продају карата и дужину трајања/примене опреме односно исплативости инвестирања.

Одговор:

Пројектом о јавном приватном партнерству је предвиђено: инвенстирање у опрему, чија је вредност садржана у процењеној вредности јавне набавке, као и износ умањења од 0,13 еура по километру у моменту укидања продаје карата од стране кондуктера. Умањење се врши пошто по престанку обавезе за рад кондуктера, укупни трошкови превозника за обављање јавног превоза ће бити мањи за све трошкове за ангажовање кондуктера (зараде, накнаде за рад, трошкови униформисања и заштитне опреме кондуктера и други трошкови).

Питање 23:

Члн 43. за остваривање планираног транспортног рада од 98 и више посто превознику признати 100% пројектованог транспортног рада км. И у том смислу кориговати табелу Коефицијента умањења оствареног прихода.

Одговор:

Делимично се прихвата примедба у вези члана 43. став 4. Модела уговора и извршиће се одговарајућа измена.

Питање 24:

Члан 44. став 1. алинеја 5. да у складу са Законом стоји „У року до 45 дана од дана пријема рачуна по коначном обрачуна извршених услуга“.

Одговор:

Одредбом члана 4. став 1. Закона о роковима измирења новчаних обавеза у комерцијалним трансакцијама („Службени гласник РС“, бр. 119/2012, 68/2015 и 113/2017), је прописано да се уговором између јавног сектора и привредних субјеката не може предвидети рок за измирење новчаних обавеза дужи од 45 дана, у случају када је у том уговорном односу јавни сектор дужник.

У складу са овом законском одредбом, одредбом члана 44. став 1. алинеја 5. модела уговора је утврђено да ће Дирекција у року од 45 дана од пријема рачуна по коначном месечном обрачуна извршених услуга, превознику вршити плаћање вредности рачуна по обрачуна, умањене за износе претходно извршених аконтативних уплата. Дакле, обавеза плаћања није утврђена ни четрдесет петог дана, ни касније од тог дана, него напротив у року од, односно до 45 дана.

Питање 25:

Члан 51. став 2.

Казна од 100.000,00 динара је непримерено висока, предлог 20.000,00 динара адекватна тежини учињеног пропуста.

Што се тиче тачке 3. истог члана неисправности уређаја за проветравање и грејање скоро је немогуће непосредним опажањем утврдити на поуздан начин и исту, па је остављено на личну, произвољну оцену контроли. Из тог разлога је неосновано кажњавање по том основу.

Казна из става 3. смањити на 10.000,00 динара, из става 4. на 5.000,00 динара и из става 5. а 3.000,00 динара као примерене тежини повреде Уговорних обавеза.

Одговор:

Наручилац остаје при утврђеним износима за умањење прихода. Висина износа умањења прихода нема третман казне већ се тиме обезбеђује да превозници поштују све уговорне обавезе у погледу одржавања редова вожње и сигуран превоз путника.

Питање 26:

У члану 57. став 1. алинеја 1. уместо пропуст доцњу Дирекције

став 4. рок за раскид од стране превозника изједначити са роком код једностраног раскида од стране Дирекције од 30 дана.

Одговор:

Члан 57. Модела уговора који се тиче једностраног раскида уговора од стране превозника у случају пропуста Наручиоца се не може мењати, при чему се уговор сматра раскинутим протеком рока од 90 (деведесет) дана од дана достављања обавештења о раскиду. Наручиоцу је неопходан наведени рок како би спровео поступак избора новог превозника и обезбедио континуитет у градском и приградском превозу путника.

Питање 27:

Члан 56. став 1. алинеја 4. примерени рок од 8 сати испод 60% уместо у року од 3 сата ово посебно због линија са малом учесталости полазака.

Одговор:

У члану 56. став 1. алинеја 4. Модела уговора је наведено да Наручилац може једнострано раскинути уговор, у случају када превозник не обавља транспорт у уговореном обиму, тј. не задовољава капацитет поверене линије од 85% дуже од месец дана, или испод 60% у року од 3 (три) сата. Предложени рок од 8 (осам) сати не можемо прихватити, јер би био у супротности са студијом и пројектом о јавно-приватном партнерству.



Комисија за јавну набавку