

ОПШТИНА МЕДВЕЂА



КОНЦЕСИОНИ АКТ ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА
КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА
ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ
МЕДВЕЂА

САДРЖАЈ

1. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА.....	3
2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ОПШТИНИ МЕДВЕЂА.....	7
3. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МЕДВЕЂА.....	8
4. ПРЕДЛОГ НОВОГ РЕШЕЊА ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МЕДВЕЂА.....	12
5. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА И КОНЦЕДЕНТА	14
6. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА.....	17
7. ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА.....	19
8. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА	21
9. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И ТРАЈАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ.....	29
10. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП.....	47
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	48
12. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА.....	52
13. КРИТЕРИЈУМ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ ЈАВНОГ УГОВОРА.....	53
14. РОК НА КОЛИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР	54
15. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	54
16. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР.....	57
17. ЗАКЉУЧЕЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА	58
18. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	58
19. ПРИЛОЗИ.....	59

1. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА

Предмет концесионог акта је поверавање комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа. Реализација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности и омогућавање одрживог система превоза у општини Медвеђа на дужи временски период. Најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге грађанима без значајнијег повећавања постојећих издатака из буџета општине за те намене, уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије CO₂.

Предмет пројекта обухвата финансирање и унапређење услуге од јавног значаја, односно пружање услуге приградског превоза на територији општине Медвеђа.

Линијски превоз је јавни превоз који се обавља на одређеној линији, одређеном учесталости, 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, 31/2019 и 9/2020). 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 довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројекта 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 приградског превоза путника на територији општине Медвеђа од стране приватног партнера може се реализовати путем јавно-приватног партнерства 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.

Пројекти јавно-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 партнеру несметано обављање комуналне делатности, док би се за обављање предметне делатности приватном партнеру 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.

Међутим, овако постављен модел јавно приватног партнерства није у потпуности применљив на територији општине Медвеђа. На основу досадашњег искуства са обављањем превоза путника у приградском саобраћају, неспорно је утврђено да је обављање делатности приградског превоза нерентабилно за пружаоца услуга, због недовољног броја путника. Самим тим превозник од наплате продатих карата није у могућности да покрије трошкове пословања, нити да оствари добит. Због наведене чињенице, општина Медвеђа је у претходном периоду дотирала из сопственог буџета превознике, како би се обезбедио минимум пружања услуга, посебно до удаљених сеоских насеља. Трошкови организовања и пружања услуге приградског превоза путника на територији општине Медвеђа премашују износ који пружалац услуге може остварити од продаје карата путницима, као и од издавања месечних карата за превоз ученика и радника на територији општине. Узрок томе је мали број корисника превоза, велика територијална разуђеност општине Медвеђа, тешки услови обављања превоза, посебно у зимским месецима, обзиром да је територија општине углавном брдско планинског рељефа. Стога, плаћање концесионе накнаде од стране превозника – концесионара би дестимулисала потенцијалне учеснике да конкуришу по јавном позиву. Увођењем концесионе накнаде коју би превозник плаћао концеденту не би био постигнут примарни циљ-несметано обављање приградског превоза путника на територији општине Медвеђа сходно потребама локалног становништва.

Са друге стране, локална самоуправа је у складу са својим законским овлашћењима решена да обезбеди пружање комуналне услуге својим грађанима, без обзира на трошкове који тиме настају по локални буџет. Општина Медвеђа је суочена са вишедеценијским одливом становништва у развијеније делове Републике Србије или иностранство, што се огледа у константном паду броја становника. Интерес локалне самоуправе је да створи услове за останак и опстанак људи на свом подручју, јер је то од виталног значаја не само за општину Медвеђа, већ и за Републику Србију у целини, посебно имајући у виду географски положај општине Медвеђа уз

административну линију са Аутономном покрајином Косовом и Метохијом. Један од предуслова је свакако и организован приградски превоз, који би омогућио грађанима из удаљених сеоских насеља одлазак до лекара, школе, продавнице, пијаце и свих других потребних садржаја.

С тим у вези, локална самоуправа је одлучила да преузме комплетано финасирање обављања приградског превоза на терет свог буџета, јер је из досадашњег искуства то једина гаранција да ће превозник уредно пружати услугу грађанима. Тиме се превозник растерећује ризика рентабилности превоза услед недовољног броја путника, јер би општина сносила трошкове извршеног превоза по пређеном километру, у складу са унапред утврђеним редом вожње, бројем и распоредом полазака, без обзира на број превезених путника. Са друге стране, и превозник ће бити мотивисан да уредно саобраћа на свим путним правцима у складу са унапред утврђеним редом вожње, бројем и распоредом полазака, јер ће остварити приход по пређеном километру, без обзира на број превезених путника. Тиме се остварује основни циљ да грађани добију уредно пружање комуналне услуге приградског превоза путника. Корист за грађане би била још већа јер би превоз био и потпуно бесплатан за грађане, што ће имати вишеструке позитивне ефекте.

Што се тиче ефекта концесије на буџет општине Медвеђа, битно је истаћи да локална самоуправа у складу са важећим прописима и донетим одлукама већ сноси целокупне трошкове превоза ученика основних и средњих школа на својој територији, затим превоз пензионера и других друштвено осетљивих категорија становника, тако да већ сада сноси трошкове превоза за око 80% путника у локалном приградском превозу. Самим тим, преузимање трошкова превоза свих путника у приградском саобраћају на својој територији неће драстично додатно оптеретити буџет општине Медвеђа у односу на већ постојеће трошкове, али ће се тиме постићи позитивни ефекти за грађане.

На основу свега изнетог, реализацијом пројекта поверавања обављања комуналне делатности превоза путника у приградском саобраћају на територији општине Медвеђа једном приватном партнеру, није предвиђено да општина Медвеђа као концедент остварује приходе по основу наплате концесионе накнаде.

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 партнерства са елементима концесије, у примеру комуналне делатности приградског превоза, омогућује општини Медвеђа, као концеденту, одређено планирање 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 општине Медвеђа је да обезбеди приградски превоз путника одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка.

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). На територији општине Медвеђа, имајући у виду постојећи број становника и величину насељених места, не постоји потреба за организовањем градског превоза, већ се обавља само приградски превоз. У општини Медвеђа не постоји аутобуска станица, тако да нема ни пружања станичних услуга, нити остваривања прихода по том основу, јер се целокупан приградски превоз обавља на аутобуским стајалиштима. 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 партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер 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 истовестан 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 ОПШТИНИ МЕДВЕЂА

Општина Медвеђа обухвата површину од 524 km² са 42 насељена места и 6.360 становника, према подацима пописа становништва из 2022.године. Налази се у јужном делу Републике Србије и припада Јабланичком управном округу. Просечна густина насељености износи свега 12 становника на км². Општина Медвеђа географски припада сливу реке Јабланице. Територија општине је претежно брдско планинског рељефа, мањи део територије чини долинска зона до 400 m надморске висине, док већи део територије чини брдско планински предели од 400 m до 1000 m надморске висине, са неколико врхова преко 1000m надморске висине. Општина Медвеђа се са источне и северне стране граничи са општинама Лебане, Бојник и Куршумлија, док се са западне и јужне

стране простире уз административну линију са Аутономном покрајином Косово и Метохија у дужини око 40 km.

Подручје општине Медвеђа обухвата 39 катастарских општина и 42 насељених места. Изузимајући насеље Медвеђа као општински центар, и насеља Газдаре, Леце, Негосавље и Сијаринска Бања која су формирана уз трасе државних путева у речним долинама, остатак општине чине „испражњена“ брдско планинска сеоска насеља са претежно старачким домаћинствима.

Општина Медвеђа спада у групу девастираних општина у Републици Србији. Поседује многе природне погодности за развој туризма, јер постоји бањско лечилиште са осамнаест минералних извора Сијаринска Бања, као и минерални извори у насељу Туларе. На подручју Медвеђе постоје многи минерални ресурси, који могу да се експлоатишу, као што су руде олова, злата и цинка, као и мермерни полудраги камен оникс. Најперспективнија грана индустрије је рударство, Рудник и флотација „Леце“, у склопу Концерна „Фармаком МБ“ из Шапца, који се тренутно налази у радном стечају, упошљава највећи број радника. Велике изгледе за развој има пољопривреда, пре свега у гранама као што су сточарство (овце, козе, краве) и воћарство (шљиве, крушке, јабуке, дуње). Осим примарне пољопривредне производње, значајну грану представља експлоатација и прерада дрвета. Потенцијали се нарочито огледају у преради сирових производа из природе (печурака, шумског биља, воћа и поврћа), као и прерада млека за сир, кајмак и јогурт.

Етничка структура општине Медвеђа је вишенационална, где поред већинског српског становништва живе и припадници албанске, ромске и црногорске националности.

3. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МЕДВЕЂА

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

Превоз путника у приградском саобраћају на територији општине Медвеђа обављао се на основу Јавног конкурса за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа на временски период од 5 година. Уговор о поверавању обављања комуналне делатности превоза путника у приградском саобраћају број 06-814/2012-III од 07.03.2013.године престао је да важи пре истека уговореног рока услед једностраног раскида од

стране превозника подношењем писане изјаве о раскиду уговора.

Општина Медвеђа је у поступку јавне набавке имала закључен уговор за превоз ученика на територији општине Медвеђа број XIII-404-541/2016 од 10.11.2016.године, који је престао да важи 30.11.2017.године због истека периода на који је уговорен.

Општина Медвеђа је доношењем Одлуке о покретању поступка поверавања обављања комуналне делатности приградског превоза путника покренула поступак поверавања комуналне делатности у складу са изменама Закона о комуналним делатностима и Законом о јавно приватном партнерству и концесијама. До окончања започетог поступка обављање комуналне делатности приградског превоза путника обезбеђено је закључивањем привременог уговора, уз сагласност Скупштине општине Медвеђа.

Приградски превоз путника у општини Медвеђа се тренутно обавља са 10 мини аутобуса, по основу привременог уговора који је општина Медвеђа закључила са превозником на период од годину дана, односно до окончања поступка доделе уговора у поступку концесије. Укупна годишња километража износи 186.162 километара, док је дневна километража по поласцима 874 километара. Превоз се обавља на следећим путним правцима:

1. Медвеђа – Доњи Бучумет – Горњи Бучумет – Рујковац-Медвеђа
2. Медвеђа – Газдаре – Леце – Доњи Гајтан – Горњи Гајтан
3. Медвеђа–Капит-Медвеђа-Тупале-Медвеђа
4. Медвеђа – Сијариниска Бања – Равна Бања
5. Медвеђа – Реткоцер – Спонце
6. Медвеђа – Стубла
7. Медвеђа – Туларе – Медевце
8. Медвеђа –Ђулекаре

У протеклом периоду општина Медвеђа је имала финансијске обавезе по основу превоза ученика основних и средњих школа, лица старијих од 65 година и пензионера, превоза запослених као и осталих грађана из буџета општине. Средства која су за ове намене до сада издвајана из буџета укупно су износила за 2018 годину 13.124.329,00 динара, за 2019.годину 14.556.297,00 динара, за 2020.годину 11.864.660,10 динара (уз напомену да је у току 2020.године због епидемије изазване вирусом Ковид -19 приградски превоз био редукован, па су због тога и трошкови били смањени, иначе би у редовним условима износ био већи).

Општина Медвеђа нема своје комунално предузеће које би обављало ову комуналну делатност. Обзиром да су уговори које општина закључује са превозницима краткорочни и не дају очекиване резултате, општина Медвеђа је покренула поступак за решавање питања ове комуналне делатности на дужи временски период. Идеја је да се реализацијом овог пројекта обезбеди уредно

пружање комуналне услуге грађанима, техничка поузданост возила и смањи емисија CO₂.

Анализирајући наведено стање превоза у општини Медвеђа и финансијску ситуацију локалне самоуправе, очигледно је да би формирање јавног предузећа од стране локалне самоуправе било економски неодрживо, с обзиром на број путника, цену возила, плате запослених и друге издатке, при том посебно имајући у виду велику пређену километражу због разуђености територије са једне стране и релативно мале приходе са друге стране. Реалност са којом се суочава општина Медвеђа су супростављене тенденције: са једне стране опадање потребе грађана за коришћењем услуге приградског превоза, а са друге стране потреба за смањењем разлика између грађана у односу на мобилност и испуњење законских дужности општине да обезбеди обављање приградског превоза.

Потреба за коришћењем услуге приградског превоза опада због опште познатих чињеница: вишедеценијске депопулације (у смислу повећања морталитета, миграције у земље европске уније и привредно развијенија подручја Републике Србије), повећање броја моторних возила у приватном власништву и коришћења услуга ауто-такси превоза који обезбеђује мобилност грађана сеоских насеља.

Потреба за смањењем разлика између грађана у односу на мобилност подразумева обезбеђивање доступности приградског превоза посебно лицима која нису у могућности да користе алтернативне врсте превоза или би им то обзиром на њихово имовинско или психофизичко стање било отежано, и то старија лица или лица посебно осетљивог социјалног статуса који захтева нарочиту бригу (нпр. труднице, породиље, инвалиде, децу, примаоце новчане помоћи у области социјалне заштите).

Обзиром да би оснивање и почетак рада јавног предузећа од стране локалне самоуправе захтевало значајна финансијска улагања (материјално, техничко и кадровско оспособљавање јавног предузећа за обављање делатности приградског превоза путника изискивало би значајна средства за набавку и одржавање возног парка, изградњу и одржавање паркинг простора и административно-управних објеката за потребе приградског саобраћаја, и значајне расходе за зараде запослених), а присутне негативне тенденције на одрживост приградског превоза (депопулације и коришћење алтернативних видова превоза који замењују приградски) не пружају гаранцију минималне економске одрживости постојања јавног предузећа.

Да би се обављала делатност јавног приградског превоза, локална самоуправа би морала да поседује средства за обезбеђење аутобуске станице, радионице за поправку и одржавање возила, да обезбеди минимално 10 аутобуса, да обезбеди минимум 1,2 возача по возилу и друге запослене који контролишу, прате, поправљају, одржавају возила и обављају друге послове.

Из свега напред наведеног општина Медвеђа се опредељује да спроведе поступак

реализације пројекта јавно-приватног партнерства за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, то јест да организује обављање комуналне делатности јавног приградског превоза.

Поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа је значајно са аспекта обезбеђивања адекватног превоза ђака до школских установа, радника до радних места, и других категорија грађана који исказују захтеве за коришћење услуга линијског превоза путника за долазак до бираних одредишта, чиме се стварају потребни услови за нормално функционисање и свакодневну комуникацију грађана општине Медвеђа, нарочито социјално угрожених група и старих сеоских домаћинства која немају другу алтернативу превоза до урбаног подручја општине Медвеђе.

У функционисању приградског линијског превоза путника користи се мрежа путне инфраструктуре на територији општине Медвеђа, односно постојећи државни и општински путеви.

Досадашњи начин организације превоза путника на територији општине Медвеђа није довољно економичан и ефикасан, јер са једне стране постоји потреба да локална самоуправа обезбеди доступност јавног приградског превоза што већем броју својих грађана на што већем броју путних праваца, уз задовољење потреба путника за комфором, тачношћу и поузданошћу, а са друге стране је присутна економска неисплативост пружања наведене услуге за самог превозника због малог броја превезених путника и високих трошкова. Наведене околности су у претходном периоду доводиле често до лошег квалитета пружених услуга, јер превозник није био мотивисан за унапређење истих, нередовног пружања услуга, посебно у зимским месецима када су изостајали поједини поласци до удаљених брдско планинских насеља, до честих захтева превозника ка локалној самоуправи за субвенционисање превоза и покривање трошкова услед нерентабилности одржавања појединих путних праваца, до отказивања закључених уговора о обављању превоза од стране превозника, што је све представљало проблем локалној самоуправи посебно због функционисања основних школа. Локална самоуправа стога очекује да ће обављање делатности јавног приградског превоза путника на начин предвиђен овим документом бити значајно функционалније и економичније, а пре свега да ће обезбедити квалитетнију и редовнију услугу превоза грађанима, обзиром да би плаћање извршене услуге уместо грађана као корисника превоза преузела у целости локална самоуправа. Плаћање би се вршило према пређеној километражи, а не према броју превезених путника.

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 и губитак интересовања потенцијалних партнера за стратешку сарадњу.

Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства са елементима концесије се огледају у

следећем:

- контроли јавних расхода;
- смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- повећању транспарентности преусмеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;

Предност јавно-приватног партнерства 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 партнерства 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 приградског превоза путника на територији општине Медвеђа реализоваће се у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама. Након спроведеног поступка избора концесионара, јавно тело и одабрани приватни партнер односно концесионар закључују јавни уговор. Пројекат поверавања обављања делатности приградског превоза путника приватном партнеру, довео би до већег степена контроле буџетских трошкова, 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 ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МЕДВЕЂА

Ново решење у оквиру овог предлога концесионог акта подразумева да приградски превоз путника на територији општине Медвеђа буде унапређен у односу на постојећи систем као и да се такав унапређени систем превоза одржава у наредних 7 година.

Имајући у виду специфичан географски положај општине Медвеђа и интерес локалне самоуправе да обезбеди услове за останак и опстанак људи на свом подручју, као једна од стимулативних мера предложено је да приградски превоз за грађане буде у потпуности бесплатан. Како се средства за обављање комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђе обезбеђују из буџета општине Медвеђа, реализацијом пројекта поверавања

обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа путем концесије која се предлаже овим актом концесиону накнаду плаћа јавни партнер приватном партнеру за пружене услуге што ће бити и јасно прецизирано Јавним уговором о поверавању обављања делатности приградског линијског превоза путника. Општина Медвеђа као концедент плаћањем концесионе накнаде концесионару у целости преузима трошкове обављања комуналне делатности приградског превоза путника на локалном нивоу на терет општинског буџета, тако да ће јавни превоз за грађане бити бесплатан.

Превозници ће користити постојећу путну мрежу општинских путева који су углавном изграђени у претходних неколико деценија. Трошкови редовног одржавања путева на територији општине Медвеђа су око 20 милиона динара годишње, и наведени износ није укључен у вредност пројекта поверавања обављања делатности јавног приградског превоза путника на територији општине Медвеђа, јер локална самоуправа свакако има обавезу одржавања целокупне локалне путне инфраструктуре на својој територији, без обзира да ли на тим путним правцима постоји организован јавни превоз или не.

Планирана вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности јавног приградског превоза путника на територији општине Медвеђа на годишњем нивоу износи 25.000.000,00 динара, односно на планирани период од 7 година износи 175.000.000,00 динара. Наведени износ представља оквирну висину средстава из буџета општине Медвеђа који ће бити плаћени приватном партнеру на име извршених услуга превоза, како би услуга могла да се реализује у складу са закљученим уговором. Износ обухвата процењену висину трошкова превоза и добит превозника.

Приватни партнер 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 партнер 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.

За обављање делатности превоза путника на територији општине Медвеђа неопходно је обезбедити најмање 10 минибусева од чега 8 неопходно за обављање превоза и 2 возила у резерви. 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

партнер 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 општине Медвеђа 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.

5. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА И КОНЦЕДЕНТА

1. Права и обавезе приватног партнера, односно концесионара су:

- 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,

- 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 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 месечне извештаје о оствареним обртима (полуобртима) и поласцима,
- да извештава Општинско веће о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране на сваких годину дана,
- 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;
- разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- да у складу са одлуком и закљученим уговором месечно уплаћује утврђени износ за обављање повереног превоза,
- да обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- да предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији општине,
- 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 усаглашава их са превозником).

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 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.

Чланом 43. Закона о јавно приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ број 88/2011, 15/2016 и 104/2016) утврђена је дужност концесионара односно концедента да плаћа новчану накнаду за концесију у износу и на начин како је то уређено јавним уговором о концесији, осим ако плаћање накнаде за концесију није економски оправдано.

Концесионом накнадом може бити обухваћена и накнада за коришћење одређеног добра у општој употреби прописана законом којим се уређује коришћење предметног добра, накнада за коришћење добра у својини јавног тела, као и друге врсте јавних прихода, осим пореза на имовину, везане за коришћење тог добра.

Новчана накнада за концесију може бити уговорена као сталан једнак износ, односно као варијабилни износ, у зависности од специфичности поједине врсте концесије.

Висина концесионе накнаде одређује се зависно од врсте природног богатства, врсте делатности, рока трајања концесије, пословног ризика и очекиване добити, опремљености и површини добра у општој употреби, односно јавног добра, односно добра у својини јавног тела.

Јавним уговором о концесији може се одредити промена висине концесионе накнаде у одређеном временском периоду, за време трајања јавног уговора о концесији, што је неопходно назначити у конкурсној документацији.

Реализацијом пројекта поверавања обављања комуналне делатности превоза путника у приградском саобраћају на територији општине Медвеђа једном приватном партнеру, није предвиђено да општина Медвеђа као концедент остварује приходе по основу наплате концесионе накнаде.

Накнада коју општина плаћа превознику за извршену услугу приградског превоза путника у складу са одредбама Закона о јавном приватном партнерству и концесијама представља концесиону накнаду коју концедент плаћа концесионару. Висина накнаде ће бити одређена по пређеном километру, у складу са структуром трошкова који су приказани у табели *Трошкови пословања у приградском превозу*. Критеријум за одабир пружаоца услуге ће бити најнижа понуђена цена. Превозници ће бити мотивисани да понуде повољније цене због отворене конкуренције.

Износ концесионе накнаде ће се плаћати на месечном нивоу, по истеку месеца у коме је извршен превоз, и биће утврђен множењем јединичне цене по пређеном километру са бројем

пређених километара у току месеца, који је дат у табели *Линије са режимом саобраћаја, дневном и годишњом километражом*. Контролу пређене километраже на месечном нивоу вршиће лице запослено у локалној самоуправи на пословима инспектора за друмски саобраћај и путеве.

Обзиром да је планирано поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на период од 7 година, уколико у току трајања уговора дође до значајних промена трошкова који улазе у структуру трошкова на основу којих је утврђена висина накнаде (нпр. цена горива, минимална цена рада и сл.), пружалац услуге се може обратити локалној самоуправи захтевом за измену висине накнаде, у складу са одредбама Закона о комуналним делатностима којима је прописан поступак измене цена комуналних услуга, и одредбама Закона о јавно приватном партнерству и концесијама којима је прописан поступак и границе измена јавног уговора.

Одлуку о промени цена превоза утврђује и усваја надлежни орган општине Медвеђа. Општинско веће не може вршити промену цене 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 општине Медвеђа обављају надлежне инспекцијске службе (саобраћајна инспекција, комунална инспекција, инспекција рада и др.). Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Општинској управи и Општинском 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 приградског превоза путника, како је већ напред наведено, обезбеђују се из буџета општине Медвеђа.

6. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА

Основни циљеви пројекта поверавања приградског превоза путника на територији општине Медвеђа путем јавно-приватног партнерства 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 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 11. став 1. тачка 6. Закона о јавно-приватном партнерству 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 приградског линијског превоза путника на територији општине Медвеђа је у надлежности општине Медвеђа, што је дефинисано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима. Сходно наведеном, предмет концесије је поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа у целини, једном приватном партнеру.

Реализација оваквих пројеката представља доказан ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба реализације мобилности становника. 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 општини, ће након имплементације овог пројекта обезбедити услове за спровођење континуалног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду реалне сопствене могућности општине Медвеђа.

У том смислу, основни циљеви за спровођење овог процеса и реализације концесије у сектору јавног превоза путника у општини Медвеђа 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;
- Равномерна и континуална транспортна понуда у времену и простору на тржишту транспортних услуга у општини Медвеђа;
- Усаглашавање транспортних капацитета са транспортним захтевима;
- Повећање стабилности и поузданости рада система;
- Повећање атрактивности система јавног превоза путника и укупног нивоа квалитета транспортних услуга;
- Постизање дугорочних оптималних и квалитетних решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, производне и економске ефикасности и ефективности; подизање квалитета комуналне делатности;
- Обезбеђивање савременог превоза путника унапређењем возног парка;
- Омогућавање одрживог система превоза путника на период од 7 година;

- Заштита животне средине смањењем емитовања штетних издувних гасова;
- Смањење емисије CO₂.
- Ефикасно коришћење ресурса и повећање еколошке подобности система транспорта путника на територији општине Медвеђа;
- Уређеност система у свим аспектима функционисања и обезбеђење дугорочне одрживости система;
- Повећање еколошке подобности транспортног система и квалитета живота у општини Медвеђа;
- 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 партнерству 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 партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011 , 15/2016 и 104/16), а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) ако приватни партнер не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве услуге на начин како је договорено јавним уговором,
- 2) ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара,
- 3) ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде,
- 4) ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року,
- 5) ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором,
- 6) ако је приватни партнер 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 партнер 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 једностраног раскида јавног уговора, јавни партнер мора 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 разлозима, а ставом 4. поменутог члана дефинисано је да ако приватни партнер не отклони разлоге за раскид јавног уговора у року из става 3. овог члана, јавни партнер раскида 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 једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је

проузроковао приватни партнер 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 поузданих 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 општине Медвеђа је значајно са аспекта обезбеђивања адекватног превоза свих категорија грађана, који исказују захтеве за коришћењем услуга приградског превоза путника, а за долазак до циљних дестинација.

На овакав начин се стварају потребни услови за нормалну свакодневну комуникацију грађана општине Медвеђа, 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 приградског превоза потребно је испоштовати захтеве у области заштите животне средине, у складу са важећим прописима.

Развој и унапређење система јавног 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 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 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 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 (,,Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 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 проузрукује 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 евиденције 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 складишти 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 здравља 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 и 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 (УO₂), угљо-водоници, сумпордиоксид

($8O_2$), 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. Јавни партнер се опредељује за возила која задовољавају најмање ЕУРО 3 стандарде јер таква возила услед техничко експлоатационих карактеристика и мале фреквенције саобраћаја на територији општине неће представљати велики еколошки проблем. Имплементацијом наведеног захтева са једне стране уклонила би се из јавног превоза старија возила која не испуњавају ЕУРО 3 стандарде, а са друге стране такав захтев не би довео до драстичног ограничавања услова приватним партнерима за учешће на пројекту, чиме ће се обезбедити већа конкурентност и самим тим повољнија цена.

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 допринеће порасту корисника у категорији лица са нижим 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 општину Медвеђа од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног домаћег линијског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет услова рада. Наиме, квалитетном повезаношћу насеља са центром општине, као и насеља међусобно, линијама приградског превоза омогућава се већа покретљивост радно способног становништва што ствара економске користи за

општину 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 приградског превоза путника ангажовањем еколошки прихватљивих возила и уклањањем из јавног превоза старијих возила која не испуњавају ЕУРО 3 стандарде.

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 транспортног система у општини. На овај начин би систем јавног приградског превоза путника директно учествовао 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.

Одлагање отпада може имати утицаја на квалитет животне средине на локацији пројекта уколико се не буде вршило његово адекватно одлагање. Неадекватно одлагање замењеног уља и пуњење резервоара аутобуса, може довести услед просипања уља или горива до загађења земљишта. Такође је неопходно у току функционисања пројекта сав комунални отпад уклањати у складу са законском регулативом.

9. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И ДУЖИНА ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ

Вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности јавног приградског превоза путника на територији општине Медвеђа на годишњем нивоу износи 25.000.000,00 динара, односно на планирани период од 7 година износи 175.000,000,00 динара. Наведени износ представља оквирну висину средстава из буџета општине Медвеђа који ће бити плаћени приватном партнеру на име извршених услуга превоза, како би услуга могла да се реализује у складу са закљученим уговором.

Рок трајања концесије - поверавања обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа је 7 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 партнерству 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 партнерству 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 приградског превоза путника на територији општине Медвеђа 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.

Дужи 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 општине Медвеђа на мрежи линија система јавног приградског превоза путника (све постојеће регистроване линије према постојећим даљинарима).

Предлог линија у оквиру приградског превоза путника на територији општине Медвеђа:

1. Медвеђа – Доњи Бучумет – Горњи Бучумет – Рујковац - Медвеђа
2. Медвеђа – Газдаре – Леце – Доњи Гајтан – Горњи Гајтан
3. Медвеђа – Тупале – Медвеђа - Тупале - Медвеђа
4. Медвеђа – Сијариниска Бања – Равна Бања
5. Медвеђа – Реткоцер – Спонце

6. Медвеђа – Стубла
7. Медвеђа – Туларе – Медевце
8. Медвеђа – Ђулекаре

Линије у приградском саобраћају са приказаним стајалиштима и њиховим међусобним растојањима:

1. Медвеђа –Горњи Бучумет – Доњи Бучумет - Рујковац – Медвеђа

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа
6	Газдаре
12	Г.Бучумет
18	Д.Бучумет
25	Рујковац
28	Црни врх
29	Мост
30	Цер
31	Негосавље
32	Ново Насеље
33	Медвеђа

2.Медвеђа – Газдаре –Леце – Доњи Гајтан – Горњи Гајтан

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа АС
1	Ново Насеље
2	Негосавље
4	Грабовица
5	Колонија

6	Газдаре
8	Бубци
11	Леце
21	Горњи Гајтан
23	Стругара
25	Радојевићи

3.Медвеђа–Капит – Медвеђа – Тупале – Медвеђа

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа АС
1	Чокотанце
4	Капит
8	Медвеђа
9	Љубисављевићи
10	Станушићи
12	Абазовићи
14	Тупале
20	Медвеђа

4.Медвеђа –Сијаринска Бања – Равна Бања

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа
1	Пумпа

3	Марићи
4	Димићи
6	Маћедонце
9	Поповићи
10	Школа С.Бања
11	Сијаринска Бања
12	Суљевићи
13	Ђокићи
14	Џамија
15	Гробље
16	Равна Бања
18	Власе

5.Медвеђа –Реткоцер –Спонце

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа АС
5	Баиновићи
7	Недељићи
8	Аћимовић
9	Стевановић
10	Солила
11	Новак
12	Реткоцер
14	Спасојевић
15	Јоксимовић
16	Дондићи

17	Селићи
20	Спонце

6. Медвеђа – Стубла

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа АС
1	Кевчани
2	Бутуровићи
4	Мићовићи
5	Димитријевићи
6	Талевићи
8	Вељковићи
11	Контићи
13	Стубла Школа
14	Јеремовићи
15	Стубла

7. Медвеђа – Туларе – Медевце

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа АС
1	Пумпа
3	Марићи
4	Димићи
6	Маћедонце
8	Јанковићи

10	Корићани
12	Николићи
14	Богуновац
18	Туларе
21	Губавце
26	Медевце

8.Медвеђа – Ђулекаре

КМ	Стајалиште
0	Медвеђа АС
1	Љубисављевићи
3	Бабићи
5	Абазовићи
6	Тупале
7	Капит
8	Синановићи
9	Сиј. школа
10	Марков логор
12	Сол. Гробље
14	Ајетовићи
16	Љубићи
18	Ђулекаре

Поласци ће саобраћати два пута дневно сваког радног дана по школском календару. Поласци ће за време ђачких распуста саобраћати понедељком и четвртком.

Прорачун укупног броја полазака у току године

У табели дат је приказ линија, са бројем полазака на годишњем нивоу, километражом у оба правца, годишњом километражом.

Табела-Линије са режимом саобраћаја , дневном и годишњом километражом

Бр. Линије	Линија	Режим саобраћаја и укупан број полазака	Дневно km по правцу	Годишње km
1	Медвеђа – Горњи Бучумет – Доњи Бучумет – Рујковац - Медвеђа	181 наставних дана четири пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распуста,два пута дневно (понедељком и четвртком);	152	32 376
2	Медвеђа – Газдаре – Леце – Доњи Гајтан – Горњи Гајтан	181 наставних дана четири пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распуста,два пута дневно (понедељком и четвртком);	144	30 672
3	Медвеђа-Капит – Медвеђа -Тупале – Медвеђа	181 наставних дана два пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распуста,два пута дневно (понедељком и четвртком);	40	8 520
4	Медвеђа – Сијариниска Бања – Равна Бања	181 наставних дана четири пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распуста,два пута дневно(понедељком и четвртком);	118	25 134
5	Медвеђа– Реткоцер – Спонце	181 наставних дана три пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распуста,два пута дневно (понедељком и четвртком);	104	22 152
6		181 наставних дана два пута дневно (понедељак –	60	12.780

	Медвеђа – Стубла Медвеђа	петак) и 32 дана за време ђачких распуста, два пута дневно (понедељком и четвртком);		
7	Медвеђа – Туларе – Медевце	181 наставних дана четири пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распушта, два пута дневно (понедељком и четвртком);	184	39 192
8	Медвеђа – Ђулекаре	181 наставних дана два пута дневно (понедељак – петак) и 32 дана за време ђачких распуста, два пута дневно (понедељком и четвртком);	72	15 336
УКУПНО:			874	186.162

Укупна годишња километража износи 186.162 километара, док је дневна километража по поласцима 874 километара.

Предлогом линија предвиђено је да се приградским превозом путника на територији општине Медвеђа покрију сва главна кретања усмерена ка урбаном језгру општине Медвеђе. Такође у табелама, представљен је и преглед основних школа са издвојеним одељењима и средња школа на територији општине Медвеђе, број ученика по школама у школској 2020/21 години, преглед насељених места, као и преглед државних, општинских путних праваца који се користе приликом обављања линијског превоза путника на територији општине Медвеђа.

Ред.бр.	Назив образовне установе	Укупан бр. ученика	Бр. ученика који путује	Бр. наставника и ненаставног особља
1.	ОШ Радован Ковачевић- Леце	29	8	30
2.	ОШ Горња Јабланица- Медвеђа	340	72	31
3.	Предшколска установа Младост- Медвеђа	210	/	40
4.	Средња техничка школа Никола Тесла-Медвеђа	188	96	51
5.	ОШ Владимир Букелић- Туларе	17	7	25
6.	ОШ Зенел Хајдини - Тупале	13	10	22

7.	ОШ Сијаринска Бања – Сиј. Бања	49	30	52
8.	ОШ Партизански дом- Бучумет	21	11	26
Укупно		867	234	277

Табела- Приказ ученика и наставника на територији општине Медвеђе у школској
2020/21 години

СПИСАК ЛОКАЛНИХ ПУТЕВА О КОЈИМА СЕ СТАРА ОПШТИНА МЕДВЕЂА					
Ред. бр.	Релација путног правца	Дужина путног правца у km			
		укупно	савремени коловоз	тврда подлога	земљани
1	Медвеђа-Тупале-Сијарина- Ђулекаре	21	21		
2	Медвеђа-Реткоцер-Спонце	22	22		
3	Медвеђа-Стубла	16	14	2	
4	Медвеђа-Капит-Ђулекаре	10	3		7
5	Медвеђа-Капит-Ц.Врх-Ђулекаре	9	3		6
6	Рујковац-Д.Бучумет-Г.Бучумет- Флотација	16	16		
7	С.Бања-Џамија-Свирце-Капија	12	3	8	1
8	С.Бања-Р.Бања-Маровац	21	14		7
9	Маћедонце-Боровац-Капија	14	14		
10	Петриље-Богуновац-Мркоње	6			6
11	Богуновац-Врапце	4			4
12	Туларе-Пороштица-Медевце	9		5	4
13	Туларе - Спонце	5		5	
14	Леце-Стубла	7	1		6
15	Негосавље-П.Шилово	5		5	
16	Леце-Дренце	5		5	
17	Рујковац-Доња Лапаштица- Ђулекаре	12		4	8
18	Џамија-Сијарина	6		6	
19	Маћедонце-Г.Маћедонце	3	3		
СВЕГА:		203	114	40	49

Табела- Списак локалних путева на територији општине Медвеђа са дужинама (у км)
савременог коловоза ,тврде подлоге и земљаног пута

Концепт функционисања система није претрпео битне промене у статичким елементима линије, али су унапређени динамички елементи 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 исказа 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.

Обзиром да је предлогом пројекта предвиђено да превоз за грађане буде бесплатан, приход од продаје карата за превоз путника у приградском превозу на територији општине Медвеђа неће бити од утицаја на реализацију пројекта. На територији општине Медвеђа не постоји вршење услуге перонизације тј. продаје перонских карата физичким лицима и превозницима и осталих станичних услуга.

Главни извор прихода за приватног партнера је буџет општине Медвеђа. Очекивани трошкови концесионара подразумевају трошак организације саобраћаја.

Табела-Трошкови пословања у приградском превозу

Ред. бр.	Назив трошка	Трошак динара по km	Учешће трошка у нето цени
1	Гориво и мазиво	36,00	27%
2	Техничко одржавање, материјал и услуге	8,00	6%
3	Аутогуме	3,00	2,25%
4	Осигурања разна, регистрације и технички прегледи	3,50	2,63%
5	Бруто зарада. Лична примања и накнаде	40,75	30,57%
6	Амортизација	15,25	11,44%
7	Камате и трошкови платног промета	4,20	3,15%
8	Енергенти и комуналне услуге	3,00	2,25%
9	Канцеларијски материјал, ситан инвентар и заштитна опрема	1,00	0,75 %
10	Порези, таксе и накнаде	2,00	1,50 %
11	Непроизводне услуге, здравствене, адвокатске, судске...	2,00	1,50 %
12	Остали трошкови	2,50	1,88%
13	ПДВ	12,12	9,09%
	Укупно	133,32	100,00%

Као што се може видети из претходног прегледа износ трошкова превоза по пређеном

километру износи 133,32 динара.

Како бисмо прорачунали годишње трошкове пословања превозника за целу територију општине Медвеђа морамо имати још неке елементе:

-број линија које се поверавају 8;

-дневна километража за све линије 874 км;

-број пређених километара на годишњем нивоу у одласку и повратку 186 162 км.

Укупан расход превозника на годишњем нивоу износи 24.819.117,84 динара (број пређених километара на годишњем нивоу пута трошкови превоза по км).

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, Све пројекције приказане су у реалним износима, односно без инфлације. Финансијске пројекције представљене су у РСД.

Приватни партнер, односно концесионар био би у обавези да организује и управља функционисањем целине система јавног приградског превоза путника на административној територији општине Медвеђа и да по потреби обнови и одржава основне елементе структуре система (возни парк, опрема и постројења, инфо садржај и сл.) у периоду трајања уговорних односа, као и додатне услуге из делатности претходно уговорно усаглашене са јавним партнером.

Трошкови операција базирани су на претпоставци да је за оптималну имплементацију сервиса јавног транспорта потребно најмање 10 возила. Калкулација је рађена под претпоставком да приватни партнер поседује коришћена возила, и да у току уговореног периода према потреби занавља возила, чиме би се одржавао потребан квалитет и трошкови одржавања возила, због смањених застоја а самим тим и потребе за мањим бројем резервних возила, и смањене потрошње резервних делова. Са повећањем периода експлоатације возила долази упоредно до раста цена одржавања, мање поузданости возила односно потреба за ангажовањем више возила због чешћих кварова и даље потребе за генералним ремонтом. 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 одржавања (трошкови енергената, делови, гуме) и краћи период замене возила. Заједнички интерес оба партнера је да се на овај начин подиже квалитет услуге и број корисника. У цену су укључени сви трошкови финасирања и гаранција банкама као и трошкови опреме.

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 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 врло компликована са аспекта савлађивања висинских разлика пута на истој транспортној рути. Овакви услови експлоатације резултирају много већој потрошњи кочионих елемената возила, гума, делова ослањања, а поготову енергента дизел горива и до 35% од стандардне декларисане потрошње у нормалним условима експлоатације.

На основу концепта предложеног пројекта, коришћење система јавног превоза у општини Медвеђа финансијски оптерећује директно јединицу локалне самоуправе, али на основу досадашњег искуства такав модел представља оптимално решење како би локална самоуправа обезбедила уредно, тачно и поуздано пружање услуге приградског превоза својим грађанима, уз додатну погодност бесплатног превоза за све грађане.

Представљени вид финансирања пројекта у суштини је традиционални (буџетски) али у конкретном случају предности се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Процењену накнаду јавни партнер може да исплаћује из сопствених извора финансирања, тако да не би дошло до кредитног задуживања јавног партнера.

Општина има делимичну могућност ограничења ризика и преношења ризика на приватног партнера како би евентуално покрио неочекиване ризике. С друге стране, правилним пројектним финансирањем ризик бива подељен између приватног (квалитетно пружене услуге у складу са уговореним квалитетом) и јавног партнера, благовременим уплатама накнада ако су услуге пружене у складу са уговором. Правилним уговарањем, 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 партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. *value for money*) 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 партнерства. 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 партнерство као партнерство 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 ЈПП 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 ЈПП. 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 партнерству 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 учава 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.

У овом случају као главни разлози приступања изradi овог предлога пројекта јесу: немогућност унапређења и одржавања квалитетног и безбедног обављања превоза путника, који је последица недовољно финансијских средстава остварених од продаје карата за обезбеђивање минимума економске рентабилности превоза. У таквој ситуацији јавни партнер предложеним пројектом обезбеђује грађанима корисницима јавног приградског превоза поуздану, квалитетну и бесплатну услугу.

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.

Први корак је идентификација свих ризика који могу бити од значаја за пројекат, па се врши процена и евентуална расподела ризика кроз поступак јавног уговора. Након идентификације свих релевантних ризика, потребно је квантификовати и проценити време могућих последица. Уобичајено је започети са лакшим ризицима који су подложнији квантификацији, па са другима који су томе мање подложни. Након што су идентификовани ризици и установљене могуће

последице, потребно је проценити вероватноћу, односно могућност настанка сваке од могућих последица.

У табели су приказани потенцијални ризици који могу утицати на реализацију предметне концесије, са мерама ублажавања.

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

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	П П	ЈП и П П	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Минималан	Минималан	Минималан	Х			Стручно управљање пројектом
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Минималан	Умерен / Ограничен	Х			Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Адекватна процена рокова и квалитетно дефинисан план активност
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Детаљна анализа процедуре од стране стучног тима ЈП
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Умерен / Ограничен	Минималан	Умерен / Ограничен	Х			Формирање стучног тима у оквиру ЈП који ће саставити документацију, спровести и пратити читав процес, уз стручно и адекватно управљање роковима и захтевима
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Расположивост потребних ресурса (возила, опреме, итд.)	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама

	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	П П	ЈП и П П	
Недостатак стручних људских ресурса	Умерен / Ограничен	Изражен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама. Ризик се умањује и квалитетним менаџментом на нивоу ПП
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен		X		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака са циљем детаљног пресека стања пројекта и решавања потенцијалних проблема у реализацији и имплементацији
Ризик расположивости	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен		X		Приватни партнер, односно концесионар у потпуности сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза. Ризик је минимизује добром организацијом и управљањем транспортним процесом
Ризик усклађености уговорене услуге са потребама и очекивањима јавности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Занемарљив	X			Квалитетним пројектовањем свих елемената система и услуге, који су саставни део уговора, као и адекватном припремом јавности и едукативним акцијама.
Ризик неизвршења уговорних обавеза	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама.
Ризик промена обима уговорене услуге	Минималан	Умерен / Ограничен	Занемарљив	X			Јасно дефинисање минималних стандарда квалитета од стране ЈП у погледу тога када и како се врши проширење транспортне понуде, који морају бити саставни део уговора са ПП, односно концесионаром

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	П П	ЈП и П П	
Наплата уговорене накнаде	Минималан	Умерен / Ограничен	Изражен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Умерен / Ограничен	Занемарљив			X	Постављање искусног руководства
Ризик настанка штете на возилима и другој имовини	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Полисом осигурања коју плаћа приватни партнер, односно концесионар у складу са јавним уговором
Повреде на раду	Минималан	Минималан	Минималан		X		Осигурање
Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Покривено уговором и гаранцијама
Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Валутни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Фиксне каматне стопе
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење на објектима и повреде на раду)	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Ризик	Опис	Процена ризика	Ублажавање
ТЕХНИЧКИ РИЗИЦИ	Неадекватна техничка опремљеност (мањи број возила и возача, техничка неисправност возила)	Низак	Избор реномираног приватног партнера, које је опремљен квалитетним возним парком и квалификованим особљем(возачи и сервисери)
ПОВЕЋАНИ РАСХОДИ	Пораст цена инпута (гориво)	Средњи/Висок	Анализа актуелних тржишних цена и праћење дугорочних пројекција цена инпута

Јавни партнер односно концедент пренеће 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 партнер задржава обавезу управљања са ризиком измене закона, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира јавни партнер 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 карактеристичниом параметрима.

10. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ

Јавни партнер, 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 партнер дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то

оригинал банкарску гаранцију.

Стручни тим јавног тела предлаже врсту и висину конкретних гаранција:

- Меницу са меничним овлашћењем за озбиљност понуде у износу од 300.000 динара (тристахиљада динара), са роком важности до 30 дана дуже од дана јавног отварања понуде;

- Писмо о намерама банке да ће издати банкарску гаранцију приликом достављања понуде и банкарску гаранцију за добро извршење посла у износу од 300.000 динара (тристахиљада динара), са роком важности 30 дана дуже од уговореног рока за испуњење уговорне обавезе, по потписивању уговора;

Тражено менично овлашћење за озбиљност понуде и банкарска гаранција за добро извршење посла, морају бити безусловне, неопозиве, наплативе на први позив без права на приговор и морају имати исправно попуњен рок, износ и месну надлежност и не могу садржати: додатне услове, краће рокове од оних које је одредио наручилац, мањи износ од онога који је одредио наручилац, промењену месну надлежност за решавање спорова одређену у моделу Уговора, нити услове везане за пословну политику банака.

Јавни партнер ће имати права да активира ово средство обезбеђења уколико приватни партнер: одустане од дате понуде или одустане од закључења уговора; повуче, опозове или измени 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.

11.МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДАИСПУЊАВА 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 исходавања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство.

Имајући у виду чињеницу да је уговор дугогодишњи, у којем приватни партнер/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, објеката за одржавање возила и сл.) биће дефинисане у конкурсној документацији.

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

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

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. Возила не морају бити у власништву приватног партнера, односно концесионара, већ иста може имати у закупу. Техничке карактеристике аутобуса којима ће се обављати јавни приградски превоз на територији општине Медвеђа биће накнадно дефинисане конкурсном документацијом с тим што се при коначном дефинисању техничких карактеристика мора водити рачуна како би се испоштовале еколошке норме за ЕУРО 3 возила која су наведена у овом предлогу концесионог акта. Јавни партнер се опредељује за возила која задовољавају најмање ЕУРО 3 стандарде јер таква возила услед техничко експлоатационих карактеристика и мале фреквенције саобраћаја на територији општине неће представљати велики еколошки проблем. Захтев за вишим стандардом проузроковао би знатно повећање вредности пројекта, самим тим би дошло до значајнијег оптерећења буџета општине Медвеђа, а и конкурентност би била ограничена. Међутим, у случају исте вредности понуде свакако ће предност имати понуђач са новијим возним парком, што ће се прецизно дефинисати конкурсном документацијом.

Поред наведених услова у вези возног парка, приватни партнер 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. На основу траженог броја линија и минималног потребног броја аутобуса неопходно је да понуђач има запослених минимално 9 возача.

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

Јавни партнер односно концедент је у обавези да обезбеди стабилне изворе финансирања из буџета општине Медвеђа.

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза у општини Медвеђа, 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 партнер/концесионар мора да:

- Испуњава услове за обављање линијског превоза путника;
- Поседује важеће системе квалитета пословања од стране сертифицизоване куће од важности за делатност превоза путника и безбедност саобраћаја;
- Да је понуђач у одређеном временском периоду обављао јавни градско-приградски превоз у Републици Србији, као и
- У финансијском смислу, бонитет задње три године и непостојање судских спорова и дуговања према јавном партнеру, 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, односно на други начин (путем уговора) обезбеђен довољан број запослених одговарајућих квалификација везаних за предметну делатност (саобраћајни и машински инжењери, возно особље, администрација);

Модел промене цене ће се дефинисати накнадно у конкурсnoj документацији моделом уговора а базираће се на промени следећих параметара: званичан средњи курс евра, малопродајна цена погонског горива, 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 општине Медвеђа, систем мора континуално, стабилно и поуздано да функционише у прстору и времену. Зато ће сви потенцијални приватни партнери/концесионари у поступку јавне набавке услуге поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза на административној територији општине Медвеђа на период од 7 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.

12.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 ЈПП 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 партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер 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.

13. 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.

14. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, 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 7 година.

15. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних стране, одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра 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 партнер уређује следећа питања:

- 1) карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер 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 партнеру из тачке 9) овог става;
- 4) обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
- 5) евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП 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 партнеру, 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 партнеру;

10) механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру 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 једнострано 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 објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило 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 партнеру 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 ЛПП, односно концесионим актом;

16) јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;

17) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

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 партнеру), 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 партнеру, 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 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 партнеру, 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 партнеру, 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.

16.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 општине Медвеђа јесте давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Скупштина општине Медвеђа 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 општине Медвеђа. 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 партнерству и концесијама. Ако није другачије уговорено у писаном облику, јавни партнер односно концедент, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта и за његове евентуалне последице.

17.ЗАКЉУЧЕЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнерству 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 општине Медвеђа.

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 партнер 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.

18.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 партнерство - јануар 2022. године
- Усвајање Концесионог акта од стране Скупштине општине Медвеђа - рок јун 2023. године
- Израда конкурсне документације - рок август 2023. године
- Објављивање јавног позива – рок август 2023. године
- Спровођење поступка јавне набавке – рок октобар 2023. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде - рок новембар 2023. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране Скупштине општине Медвеђа - рок децембар 2023. године
- Закључење јавног уговора - децембар 2023. године

19. ПРИЛОЗИ

-Копија Одлуке о покретању поступка поверавања обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа бр.06-25/2017-1/9 од 19.06.2017.год.

-Копија Решења о именовању Стручног тима за спровођење поступка бр.04-352-15/2018 од 10.05.2018.год., са изменама 04-352-15/2018-1 и 04-352-15/2018-2 од 05.11.2019.год.

-Копија Решења општинског већа о усвајању Предлога Концесионог акта за поверавање комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Медвеђа 08 број 06-49/2019 од 05.11.2019.год.

- Копија Мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство број 48/2021 од 17.12.2021.године

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ МЕДВЕЂА
06Број:06-43/2023/8 од 19.јуна 2023.године

ПРЕДСЕДНИК
Станко Милошевић, дипл.правник