



**ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ
ОБАВЉАЊА ДЕЛАТНОСТИ ПРИГРАДСКОГ
ПРЕВОЗАПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ
КУЛА**

Децембар, 2020. године

САДРЖАЈ

1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ	
2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ	
2.1. Основни подаци о општини и приказ тренутног стања	
2.2. Циљеви пројекта	
3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ	
4. ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	
5. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА	
6. 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	
7. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ – ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА.....	
8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА, И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ.....	
8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза	
8.2. Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за коришћење добара и обављање делатности	
8.3. Цена комуналне услуге приградског линијског превоза путника	
8.4. Концесиона накнада.....	
9. ПРОЈЕКЦИЈА ПОСЛОВАЊА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА	

10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА	
11. АНАЛИЗА ЕКОНОСКЕ ЕФИКАСНОСТИ ПРОЈЕКТА	
12. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	
13. ЈАВНИ УГОВОР	
14. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	
15. ПРИЛОЗИ.....	

1. ПОЈАМ 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 истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или тог права заједно са плаћањем.

2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ

Предмет спровођења пројекта је поверавање обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Кула у целини, једном приватном партнеру.

Основни разлог поверавања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Кула, као обједињеног пакета, који ће бити понуђен једном приватном партнеру путем јавног конкурса, произилази превасходно из искустава која су стечена у претходном периоду обављања делатности превоза путника. Наиме, разматрањем функционисања приградског превоза путника на територији општине

Кулаутврђени су основни недостаци у систему превоза. Чињеница је и даје с обзиром на број путника, цену возила, плате запослених и друге издатке, формирање јавног предузећа економски неодрживо, посебно имајући у виду велику пређену километражу због разуђености територије са једне стране и релативно мале приходе са друге стране. Предмет јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер закључити са приватним партнерима је обављање комуналне делатности превоза путника на територији општине Кула.

Предмет концесије у општини Кула - МРЕЖА ЛИНИЈА

Назив линије
Крушчић – Руски Крстур – Кула
Сивац – Кула – Кула(Родић)
Липар – Кула – Руски Крстур
Кула – Руски Крстур – Крушчић
Кула – Црвенка – Крушчић
Сивац- Кула – Руски Крстур
Сивац – Црвенка – Кула
Кула – Липар
Нова Црвенка – Црвенка - Сивац
Кула – Црвенка – Сивац
Липар – Кула
Црвенка – Нова Црвенка
Крушчић – Црвенка – Кула
Кула – Руски Крстур
Руски Крстур - Кула
Липар – Кула – Црвенка
Црвенка – Кула - Липар
Кула – Нова Кула
Нова Кула – Кула

Анализа броја продатих карта која је извршена за последњу календарску годину, односно за период јануар 2019. године - децембар 2019. године износи свега 5.000.000,00 динара. Укупан број превезених путника на свим линијама у систему за 2019. годину износи 500 путника дневно. Наведене чињенице указују да се ради о тржишту транспортних услуга са веома ниском стопом атрактивности и са веома ограниченим потенцијалом у будућем периоду.

Важно је нагласити, да наведене чињенице указују да је изузетно тешко направити баланс између захтева за реализацијом мобилности становника општине Кула односно њихових транспортних потреба и економске одрживости система.

2.1. Основни подаци о општини и приказ тренутног стања

Општина Кула се налази у Бачкој, у Западнобачком округу Аутономне Покрајине Војводине. Општина се налази на плодној војвођанској равници, на прелазу Бачке лесне заравни (105 мнв) на северу и Бачке лесне терасе (83 мнв) на југу са просечном надморском висином од 94 метра изнад нивоа мора. Једноличност војвођанске равнице је на овом простору испресецана лесним заравнима и терасама, што становницима овог подручја ствара осећај живота и боравка на једном од панонских острва. Управо су лесне структуре као рељефни елементи имали пресудан утицај на формирање тла високих аграрних вредности и одредили судбину подручја као примарно пољопривредне, па тек онда индустријске средине.

Површина општине Кула износи 481 км² и позиционирана је централно на раскрсници између Новог Сада, Сомбора и Суботице тј. на веома важној саобраћајној линији која повезује Подунавље са Потисјем. Гранични прелаз са Мађарском (Бачки Брег) удаљен је 66 км, а река Дунав је на 38 км, где је Лука Богојево, односно гранични прелаз са Хрватском. Подручје општине Кула пресецају два пловна канала: Велики бачки канал који тече кроз насеље и тако пружа одличне услове за развој пољопривреде, туризма и речног саобраћаја као и канал Дунав-Тиса-Дунав, који имају посебан значај за наводњавање и развој пољопривредне производње.

Удаљеност Куле од неких значајнијих центара је следеће:

- Сомбор 44 км

- Бечеј 45 км
- Суботица 61 км
- Нови Сад 53 км
- Београд 135 км
- Осјек 78 км
- Сегедин 98 км

Општина Кула због својих природних карактеристика земљишта, климе и водених ресурса има велики потенцијал у пољопривредном сектору. Од укупне површине земљишта, пољопривредно земљиште заузима 43,348 ha тј. 91,44% са доминацијом ливадске црнице и карбонатног чернозема. Општина поседује све предуслове за развој пољопривреде, са посебним освртом на 3.000 регистрованих пољопривредних газдинстава. У Општини Кула преовладава умерено-континентална клима са специфичностима субхумидне и микротермалне климе.

Општина Кула налази се у централном делу умереног климатског појаса са неједнако распоређеним падавинама. Подручје спада у категорију реона са средњом количином падавина, са просечним бројем кишних дана између 80-100, док је средња месечна количина атмосферског талоба у току године 48,2мм, што у збиру даје просечну годишњу количину падавина од 578 мм. Климатске особине подручја карактеришу прилично оштри временски услови, са изразито топлим летима и снежним и хладним зимама. Просечна годишња температура је +10,7 С. Најхладнији је месец јануар (са просечном температуром од -0,9С), а најтоплији јули (са просечном температуром од 21,2 С). Годишња влажност ваздуха у просеку је у току године 77,3%, са највлажнијим месецом децембром (88,8%) док је просечна влажност ваздуха најмања у августу (66,1%). Најучесталији ветар је из југоисточног правца 146 м/с, затим северозападног 142 м/с, а најређе се појављује ветар из североисточног правца са 68 м/с. Просечна годишња јачина ветрова се креће од 1,8 м/с до 2,8 м/с, а могуће је очекивати максимални интензитет земљотреса од 8 степени МЦЗ скале.

Површина општине Кула износи 481 км² од чега је, према подацима општинске управе Кула, преко 91% обрадиво пољопривредно земљиште. На основу величине своје територије, сврставамо је у групу средње великих покрајинских општина, а чини је 7 насељених места: градска насеља Кула и Црвенка и села, Сивац, Руски Крстур,

Крушчић, Липар и Нова Црвенка. Административни центар општине је градско насеље Кула, а њен географски положај и природна богатства, обезбеђују општини добре изгледе за напредак.

Граничи се са општинама: Врбас, Озаци, Сомбор, Бачка Топола и Мали Иђош. Становништво је насељено у 7 насеља (град Кула и Црвенка и 5 сеоских насеља). У Кули живи 17.866 становника (41,05%), у Црвенки живи 9.001 становника (20,9%), док у сеоским насељима живи укупно 16.234 становника (40,34%). Сеоско становништво чини 37,6% становништва општине Кула.

НАЗИВ	ПОВРШИНА (км ²)
Кула	122,1
Крушчић	44,6
Липар	37,2
Руски Крстур	58,6
Сивац	152,7
Црвенка	66,4
УКУПНО:	481,6

Према последњем попису становништва, из 2011. године, у општини Кула живи 43.101 становника, од чега 22.015 жена и 21.086 мушараца (РЗС, Попис становништва 2011), што значи да на км² живи у просеку 89,73 становника, што територију сврстава у категорију руралног подручја (према ОЕСД класификацији).

Насеље	Број становника	%
Кула	17.866	41,5

Крушчић	1.852	4,3
Липар	1.482	3,4
Нова Црвенка	420	0,9
Руски Крстур	4.585	10,6
Сивац	7.895	18,3
Црвенка	9.001	20,8
Укупно	43.101	100

На простору општине Кула присутне су три врсте саобраћајне инфраструктуре: **друмска**, **железничка** и **водна**. Повезаност насељених места, број и распрострањеност саобраћајних објеката није на задовољавајућем нивоу, а њихово стање је у незавидном положају.

Друмска инфраструктура: Код друмске инфраструктуре присутни су путеви различитог хијерархијског нивоа који не задовољавају све захтеве за транспортом. Постојећа мрежа државних путева I и II реда не омогућава задовољавајући ниво веза Општине са околином и ширим окружењем. Подручјем Општине пролази државни пут Ib реда бр. 15 правцем: Бачки Брег - Бездан - Сомбор - Кула - Врбас - Србобран - Бечеј - Н. Бечеј - Кикинда граница Србије са Румунијом. Траса пута има задовољавајуће експлоатационо-техничке карактеристике али је коловозна конструкција тотално девастирана, банке урушене и присутна је појава великог броја ударних рупанарочито након сезоне зимске службе. Не задовољава ниво саобраћајне услуге, безбедности и проточности. Државни пут IIa реда бр. 110 пролази кроз насеља Руски Крстур и Кула тако да транзитни саобраћај на овом путу својим манифестацијама нарушава међунасељске и насељске токове и знатно угрожава животну средину. Негативни ефекти су евидентни, са трендом повећања, те се у оквиру урбанистичких планова ових насеља евидентирају захтеви за измештање трасе ван урбаних простора.

На простору општине Кула, присутна су два државна пута IIa реда на следећим правцима: Кула – Озаци (бр. 110) и Бачка Топола - Кула - Деспотово - Силбаш - Бачка Паланка - граница са Хрватском (бр. 108). Ови путеви имају функцију регионалног

повезивања и кумулирање саобраћаја са локалних и атарских путева. Тресе ових путева пролазе кроз насеља Кула, Црвенка, Сивац и Липар тако да транзитни саобраћај на овим путевима својим манифестацијама нарушавају међунасељске и насељске токове и знатно угрожава животну средину. Негативни ефекти су евидентни, са трендом повећања, те се у оквиру урбанистичких планова ових насеља евидентирају захтеви за измештање тресе ван урбаних простора.

Мрежа општинских (локалних) путева је неадекватна, квантитативно и квалитативно. Деонице постојећих општинских (локалних) путева: Црвенка - Крушчић и Сивац – Мали Стапар имају експлоатационо-техничке карактеристике које обезбеђују адекватан ниво безбедности и проточности саобраћаја што није случај са деоницама: Црвенка – Нова Црвенка - Дубока, Крушчић-Руски Крстур које имају недовољну ширину коловоза за двосмерни саобраћај, а коловозна конструкција на локалном путу Л 414 Крушчић - Руски Крстур је у изузетно лошем стању. Оно што недостаје су путеви за краће путовање између појединих општинских насеља и насеља суседних општина: Липар-Нова Црвенка (са урађеним туцаником), Липар - Мали Иђош, Сивац - Крушчић (где је у току изградња пута Сивац- Стапар), Кула - Крушчић, Кула - Мали Иђош, Руски Крстур - Бачки Грачац, Мали Стапар - Кљајићево, због чега је неопходно нову саобраћајну матрицу употпунити новим општинским путевима.

Улична мрежа насеља је недовољно развијена и не нуди одговарајући ниво услуга за токове моторизованог и немоторизованог саобраћаја. Посебно се јавља проблем на правцима државних путева кроз насеља, где недостају бицикличке стазе, те је проточност и безбедност саобраћаја на ниском нивоу због изражених транзитних саобраћајних токова, који имају тенденцију раста.

Железничка инфраструктура: Када је реч о железничком саобраћају, на територији општине Кула, постоји локална железничка пруга Сомбор - Сивац - Црвенка - Кула – Нови Сад која се користи. Са аспекта безбедности, велики број путно-пружних прелаза представља потенцијални проблем, а посебно су проблематични путно-пружни прелази у станицама Кула и Сивац. На прузи Врбас-Сомбор,а на територији општине Кула, налазе се железничке станице Кула, Црвенка и Сивац. У превозу робе, веома велики потенцијал представљају капацитети силоса „Унион“ и „Бачка“ (око 40.000 тона) који имају индустријске колосеке. Утовар и истовар из силоса је у протеклом периоду значајно модернизован, а Сивац може бити сабирно место за житарице из целог региона. Када је реч о теретном саобраћају, треба истаћи да

због хроничног недостатка теретних кола одговарајућих серија и локомотива, железница није у могућности да подмири потребу привреде у општини Кула. Када посматрамо захтеве привреде за превоз железницом за ове три станице, долазимо до податка да се на годишњем нивоу крећу преко 400.000 тона. С друге стране изграђеност објекта и садржаја железничког саобраћаја се не користи у задовољавајућем обиму, иако постоје добре просторне могућности за имплементацију свих потребних садржаја за успостављање ефикасног интегралног транспорта.

На потезу од Врбаса до Црвенке 1989. године урађена је велика оправка пруге за максимално дозвољено оптерећење од 20 тона и максимално дозвољену брзину од 90 км/час, док је ред вожње пројектован са 80 км/час због лошег стања и застарелости возних средстава. Потез од Црвенке до Сомбора (36 км) последњи пут је ремонтован 1962. године, те су горњи строј и објекти у лошем стању. Максимално дозвољено осовинско оптерећење је 16t, а максимално дозвољена брзина 40 км/час.

Присутне су демонтиране железничке пруге које су ван саобраћаја: Озаци – Крушчић - Црвенка - Нова Црвенка - Суботица, Кула - Гајдобра и Кула - Мали Иђош са железничким станицама у Крушчићу, Црвенки (код "Циглане") и у Новој Црвенки са руинираним станичним зградама.

Водна инфраструктура: Водни саобраћај представља велики потенцијал кроз простор који пресецају пловни путеви (основни канали "ХсДТД"): Врбас-Бездан од км 10+900 до км 38+800, Бечеј-Богојево од км 62+400 до км 66+500 и Косанчић-Мали Стапар од км 0+000 до км 20+070 чија укупна дужина износи 52.070,00 метара. Канали Врбас-Бездан и Бечеј-Богојево су пловни канали са двотрачним саобраћајем и пројектованим пловним габаритом изнад акваторије канала од 6,00м код максималног водостаја. Канал Врбас-Бездан је плован за теретњаке до 500 t носивости и има минималну пловну дубину 2,0м и ширину 15,2 м. Тренутно је код Врбаса канал непроходан, јер није у потпуности реконструисан покретни мост порушен 1999. године. Канал Бечеј-Богојево је плован за теретњаке до 1000 t носивости и има минималну пловну дубину 2,15м и ширину 21,5м. Канал Косанчић-Мали Стапар је плован за теретњаке до 650 t носивости, само од ушћа до преводнице Руски Крстур км 3+750, која није у функцији, са максималном пловном ширином од 11,5м. На простору општине Кула на пловним каналима евидентирана су стоваришта која су користила поједина привредна предузећа за своје потребе (у Сивцу код силоса 33 "Сивац", у Црвенки код "Шећеране и Фабрике сточне хране, у Кули код "Етерне" и у Крушчићу), а

већ дуги низ година се не користе због лошег пословања, као и због неодржавања пловних путева и због експанзије друмског саобраћаја, односно недостатка одговарајуће државне стратегије развоја саобраћајног система којом би предности водног саобраћаја дошле до изражаја. Водни саобраћај на простору општине Кула треба да се афирмише захваљујући постојећим пловним путевима: Врбас-Бездан, Бечеј-Бездан, Бечеј-Богојево и Косанчић-Мали Стапар којима се остварује веза са мрежом пловних путева ширег значаја. Посебно је значајна веза са међународним пловним путем-реком Дунав са међународним лукама Богојево и Апатин. Постојеће пловне канале неопходно је довести на пројектоване техничке елементе, како би се обезбедила пловност на целој дужини и изградили одговарајући теретни терминали у Кули, Црвенки, Сивцу, Крушчићу и Руском Крстуру ипутнички терминал-марину у Малом Стапару, који има предуслове за развој наутичког и других облика туризма.

Када посматрамо тржиште рада општине Кула, као и њен привредни амбијент у целости, закључујемо да је неопходно упошљавање свих доступних ресурса подручја, јер њихова неискоришћеност напоследку доводи не само до економске нестабилности, већ и неатрактивног пословног амбијента, који не привлачи потенцијалне инвеститоре, нити задржава своје стручне кадрове. Важан ресурс су људи, нарочито млади који се школују на територији Општине за одређене профиле, а за којима постоји реална потреба на тржишту. Такође, неопходно је подстицати запошљавање високообразованих становника Општине у струци, који на тај начин неће напуштати своје средине, у потрази за запослењем. Останком, оснажиће не само локалну економску ситуацију, већ ће допринети и укупном привредном расту Републике Србије.

Спровођење и реализација образовања у општини Кула врши се на три нивоа и то у оквиру предшколског образовања, основног образовања и средњошколског образовања. Што се тиче високог образовања, на територији Општине не постоје институције које спроводе овај ниво образовања, нити истушено одељење неке установе.

Када говоримо о предшколском образовању на територији општине Кула, оно је организовано кроз рад Предшколске установе „Бамби“. Установа је основана 1969. године, има 11 објеката у свим насељеним местима општине Кула и брине се годишње о преко 1200 деце узраста од 1 до 6 година. У оквиру ПУ Бамби постоји укупно 11

вртића, распоређених у 6 насељених места. ПУ „Бамби“ се финансира из буџета Општине Кула, Покрајинских средстава и сопствених средстава (родитељски динар).

Предшколске установе односно вртићи се налазе у следећим местима:

- **Колибри, Сунчица, Маслачак, Бубамара (Кула);**
- **Шећерко, Веверица (Црвенка);**
- **Чувари осмеха, Невен (Сивац);**
- **Цицибан (Руски Крстур);**
- **Рода (Липар);**
- **Вртуљак (Крушчић)**

У погледу основног образовања, оно се на територији општине Кула реализује путем 7 основних школа:

- **Основна школа „Иса Бајић“, Кула**
- **Основна школа „Петефи бригада“, Кула**
- **Основна школа „Вук Карацић“, Црвенка**
- **Основна школа „20. октобар“, Сивац**
- **Основна школа „Вељко Влаховић“, Крушчић**
- **Основна школа „Никола Тесла“, Липар**
- **Основна школа „Петро Кузмјак“, Руски Крстур**

Средњошколско образовањеи васпитање у општини Кула организовано је кроз 4 средње школе и веома је важан сегмент друштва који радно оспособљава становништво (Средња техничка школа „Михајло Пупин, Кула; Економско - трговинска школа, Кула; Средња стручна школа, Црвенка; Средња школа „Петро Кузмјак“, Руски Крстур).

2.2. Циљеви пројекта

Основни циљеви пројекта поверавања приградског превоза путника на територији општине Кула 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 („Сл.гласник РС“, број 88/2011, 104/2016 и

95/2018) 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 Кула је у надлежности општине, што је дефинисано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015 и 47/2018), Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС“, бр.129/07, 83/14-др.закон и 101/16-др.закон), Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 и 104/16), као и Одлуке о јавном превозу путника у друмском саобраћају на територији општине Кула („Сл.лист општине Кула“, бр. 5/2014).

Сходно наведеном, предмет концесије је поверавање обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Кула у целини, једном приватном партнеру.

Реализација оваквих пројеката партнерства 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.

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 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.

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 Кула.

3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ

Разлози, односно оправданост за давање предметне концесије, садржани су у законској обавези општине да обезбеди организацију обављања градског и приградског линијског превоза путника на територији општине, а што је дефинисано:

- чланом 57. Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015) прописано је да јединице локалне самоуправе уређују и обезбеђују, у складу са законом, организацију и начин обављања јавног превоза путника који се обавља на територији јединице локалне самоуправе и такси превоза.
- чланом 20. став 1. тачка 5. Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС“, бр. 129/07, 83/14-др. закон и 101/16-др. закон) је дефинисано да општине преко својих органа у складу са Уставом и законом уређују и обезбеђују обављање и развој комуналне делатности - линијског градског и приградског превоза путника у друмском саобраћају,
- чланом 2. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/11, 104/16 и 95/18) је дефинисано 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, као и да су комуналне делатности делатности од општег интереса, али и да је као комунална делатност, између осталог, дефинисана и делатност градског и приградског превоза путника,

- чланом 4. став 1. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 и 104/16) је прописано да јединица локалне самоуправе, у складу са овим законом, 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,

- чланом 4, став 3. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 и 104/16) је нормирано да јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито:

-одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који подразумева нарочито: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга;

-развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;

-сагласност са начелима одрживог развоја, која су дефинисана посебним законом који уређује одређену комуналну делатност;

-ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност;

-конкурвенцију у обављању делатности.

- чланом 9. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/11, 104/16 и 95/18) је одређено и да се поверавање обављања комуналне делатности врши на основу одлуке купштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим кад се оснива јавно предузеће, као и да се на поступак поверавања обављања комуналне

делатности чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника услуга, примењују се одредбе закона којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Кроз организацију обављања приградског линијског превоза путника на територији општине Кулапотребно је обезбедити првенствено адекватан превоз ученика до образовних установа, који се сада обавља као посебан линијски превоз, као и запослених до радних места, али и других категорија грађана општине који исказују захтеве за коришћењем услуга приградског превоза путника за долазак до циљних дестинација, односно општина је дужна да обезбеди потребан обим и квалитет комуналне делатности јавног превоза у зависности од потреба и материјалних могућности корисника услуга и материјалних могућности општине.

Како општина нема јавно предузеће које се бави обављањем делатности приградског линијског превоза путника, неопходно је основати јавно предузеће или спровести поступак реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, односно поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у приградском саобраћају на територији општине Кула, а сходно одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16), како би се обезбедио адекватан превоз грађана, а посебно оних лица која нису у могућности да користе алтернативне врсте превоза или би им то с обзиром на њихово имовинско или психофизичко стање било отежано.

Оснивање и почетак рада јавног предузећа захтевало би 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 и значајне расходе за зараде запослених), а присутне негативне тенденције на одрживост приградског превоза (депопулација и коришћење алтернативних видова превоза као што су превоз сопственим превозним средством и аутотакси превоз) не пружају гаранцију минималне економске одрживости постојања јавног предузећа које би обављало ову комуналну делатност.

На основу свега напред наведеног општина Куласе опредељује да спроведе поступак реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, односно да обезбеди обављање комуналне делатности јавног линијског приградског превоза.

У том смислу, основни циљеви за спровођење овог процеса и реализације концесије у сектору јавног превоза путника у општини Куласу:

- Усаглашеност реализације мобилности грађана са важећим законским прописима и потпуно уређење тржишта транспортних услуга;
- Обезбеђење квалитетног сервиса мобилности за све категорије становника на административној територији општине;
- Повећање транспортне понуде система јавног превоза путника кроз повећање мреже линија;
- Равномерна и континуална транспортна понуда у времену и простору на тржишту транспортних услуга у општини Кула;
- 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 ефикасности;
- Ефикасно коришћење ресурса и повећање еколошке подобности система транспорта путника на територији општине Кула;
- Уређеност система у свим аспектима функционисања и обезбеђење дугорочне одрживости система;

- Повећање еколошке подобности транспортног система и квалитета живота у општини Кула.
- Задовољење широког спектра социјалних циљева, и друго.

4. 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.

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

Поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у приградском саобраћају на територији општине Кула 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 Кула, 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 градски и приградски превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

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

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

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

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

- Чланом 5. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом.

- Члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука 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 (СО), оксиди азота (NO₂), угљо-водоници, сумпордиоксид (SO₂), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO₂ која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

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.

Такође, реално је очекивати да повећањем квалитета транспортне услуге и поузданости рада система, један део корисника приватних путничких аутомобила определи да користи ситем јавног превоза, чиме би се повећала еколошка подобност и транспортног система уопштини. 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.

6. 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

Потенцијални приватни партнери/концесионари 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/концесионари су у обавези да испуне и одређене обавезне услове сходно члану 20. Закона о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015), 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.

- Статус понуђача у овом поступку може имати правно лице које има најмање 1 регистрованих аутобуса, од тога 2 минибуса под условима да испуњава услове прописане законом. Превоз путника може обављати и правно лице и аутобусима узетим у закуп, уколико у власништву већ има 6 градских нископодних аутобуса у оквиру горе наведених 11 аутобуса.
- Један од битнијих критеријума је и техничка опремљеност аутобуса, односно понуђач мора поседовати минимално 6 аутобуса и 1 минибус који задовољавају ЕУРО 3 стандард.
- Доказивати изводом из пописних листа основних средстава, фотокопије саобраћајних дозвола, полисе осигурања.
- Понуда мора да садржи и доказе о постојању паркинг простора и простора за одржавање возила као што су фотокопије уговора о закупу, уколико нема сопствени или извод из одговарајућег регистра о поседовању паркинг простора и простора за одржавање возила и његовој техничкој опремљености, урађен план заштите и спасавања у случају ванредних околности. Понуђач мора имати у закупу или власништву паркинг за 11 возила.
- На основу траженог броја линија и минималног потребног броја аутобуса неопходно је да понуђач има запослених минимално 20 радника одговарајуће стручне спреме за обављање предметних послова, од тога 11 возача.
- Минимално 3 аутобуса да испуњавају обавезе из Правилника о превозу деце (Службени гласник РС бр. 52/2019)

Критеријум за избор приватног партнера 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.

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

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

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

Јавни партнер је у обавези да обезбеди стабилне изворе финансирања из буџета општине Кула.

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза у општини Кула одређено је испуњењем одређених група услова. У том смислу, поред општих услова које мора да испуни, а који су прописани Законом о јавним набавкама, будућом конкурсном документацијом требају бити дефинисани и потребни додатни услови (технички капацитет приватног партнера). Основни услов за обављање делатности је поседовање захтеваног возног парка, који не мора бити у власништву већ може бити у

закупу, који је дефинисан у Конкурсној документацији. У складу са дефинисаном мрежом линија биће дефинисане врсте, капацитети и број ангажованих возила који приватни партнер мора да поседује. Поред наведених услова у вези возног парка, приватни партнер је у обавези да поседује објекте, опрему и постројења за одржавање возног парка, као и да располаже одговарајућим кадровским капацитетом у складу са позитивним законским прописима. Такође, приватни пратнер мора да:

- Поседује лиценцу и друге потребне законом прописане услове за обављање делатности која захтева подсистем домаћег линијског превоза путника;
- Сертификат о професионалној оспособљености сопственог менаџмента (пре свега оперативног);
- Минимум једну писану препоруку од јединица локалне самоуправе;
- Најмање један уговор о обављању делатности градског и приградског превоза путника, а као доказ подноси се референца општине;

Имајући у виду природу функционисања и важност система јавног транспорта путника у реализацији мобилности грађана општине Кула 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 Кулана период од 10 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.

7. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ – ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

Вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности превоза путника на територији општине Кулана годишњем нивоу износи **26.700.000,00 динара без ПДВ-а, односно на планирани период од 10 година износи 267.000.000,00 РСД без ПДВ**. Наведени износ представља оквирне трошкове који ће се јавити приликом обављања делатност превоза а у оквиру којих су садржани процењени приходи и расходи превозника на месечном нивоу.

Рок трајања концесије – поверавања обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине је **10 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 Кула указује да би оптималан рок трајања концесије био управо наведени рок, с обзиром на 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.

8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕИ ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТИ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ

8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза

Приватни партнер у поступку јавне набавке дужан је да обезбеде банкарску гаранцију којом потврђује озбиљност понуде и добро извршење посла.

Банкарска гаранција за озбиљност понудеби износила 0.2% без ПДВ-а од процењене вредности накнаде, гаранција би се обнављала сваке године, а достављање гаранције представља основ за исплату годишње концесионе накнаде. Банкарска гаранција, са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења минимум 90 дана од датума отварања понуда, односно до истека рока важности понуде, којом се гарантује да ће Наручиоцу платити укупан износ по пријему првог позива Наручиоца у писменој форми и изјаве у којој се наводи да је:

- Понуђач изменио или опозвао понуду за време трајања важности понуде, без сагласности Наручиоца;
- Понуђач, иако упознат са чињеницом да је његова понуда прихваћена од стране Наручиоца као најповољнија, одбио да потпише уговор, сходно условима из понуде;

- Понуђач није успео или је одбио да достави тражену банкарску гаранцију за добро извршење посла.

Понуда ће се сматрати неприхватљивом уколико банкарска гаранција не садржи све напред наведене елементе.

Банкарска гаранција за озбиљност понуде ће бити враћена понуђачу, након закључења уговора, даном достављања банкарске гаранције за добро извршење посла.

Приватни партнери ће бити у обавези да уз понуду приложе и оригинално писмо о намерама банака да ће издати банкарску гаранцију за добро извршење посла на износ од 100.000,00 динара по ангажованом аутобусу (без резервних аутобуса) за које дају понуду. Приватни партнер који буде изабран ће, приликом потписивања уговора, а најкасније 7 дана од дана потписивања уговора, јавном партнеру предати такве гаранције са клаузулама „безусловне и плативе на први позив“.

Изабрани понуђач се обавезује да наведену банкарску гаранцију продужи у случају продужења рока за завршетак уговорене услуге. У случају продужења уговореног рока, Уговор представља правни основ за продужење напред наведене гаранције банке.

Поднета банкарска гаранција не може да садржи додатне услове за исплату, краће рокове од оних које одреди наручилац, мањи износ од оног који одреди наручилац или промењену месну надлежност за решавање спорова.

Наручилац ће одбити понуду уколико поседује доказе о негативној референци, у смислу Закона о јавним набавкама. Доказе о негативној референци које поседује, Наручилац ће без одлагања доставити Канцеларији за јавне набавке.

Наручилац ће одбити понуду понуђача који се налази на списку негативних референци који објављује Канцеларија за јавне набавке на Порталу јавних набавки, ако је предмет јавне набавке истоврсан предмету за који је понуђач добио негативну референцу.

Поред напред наведених средстава обезбеђења, приватни партнери ће бити у обавези да осигурају сва своја возила и путнике који користе систем јавног превоза у општини Кула.

8.2. Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за коришћење добара и обављање делатности

Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за обављање предметне делатности, дефинисани су одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл.гласник РС“, бр. 68/15)и Закона о јавно – приватном партнерству и концесијама („Сл.гласник РС“, бр. 88/11,15/16 и 104/16), уз напомену да ће предметна тематика бити дефинисана и одредбама јавног уговора о поверавању обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине.

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.

Инспекцијски надзор над обављањем делатности приградског линијског превоза путника на територији општине обављају надлежне инспекцијске службе (саобраћајна инспекција, комунална инспекција, инспекција рада и др.). Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Општинскојуправи 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.

8.3. Цена комуналне услуге приградског линијског превоза путника

Цене комуналне услуге приградског превоза се образују на основу елемената за образовање цена комуналних услуга прописаних одговарајућим законом и другим важећим прописима, уз сагласност општинског већа што је и предвиђено чланом 19. општинске Одлуке о обављању јавног превоза путника у друмском саобраћају на територији општине Кула („Службени лист општине Кула“, број 5/2014). Истим чланом је предвиђено да цене комуналних услуга које плаћају непосредни корисници утврђује вршилац комуналне делатности уз сагласност општинског већа. Уз захтев за давање сагласности на одлуку о промени цена комуналних услуга вршиоци комуналних делатности су дужни доставити писмено образложење о разлозима за промену и детаљну структуру предложене цене.

Средства за обављање приградског линијског превоза путника, како је већ напред наведено, обезбеђују од стране крајњих корисника услуге и из буџета општине Кула.

Табела. Важеће цене карата

Км	цена – 1 смер
0-5 км	60.00
6-10 км	135.00
11-15 км	155.00
16-20 км	175.00
21-25 км	200.00
26-30 км	220.00

8.4. Концесиона накнада

Финансирање приградског превоза путника поред крајњих корисника обезбеђује се и из буџета општине Кула за обављање повереног превоза.

9. ПРОЈЕКЦИЈА ПОСЛОВАЊА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА

Што се тиче пројекције пословања, динамици улагања, начину плаћања и друго, треба истаћи да је за обављање приградског линијског превоза путника предвиђено да се средства обезбеђују из цене услуге и из буџета општине Кула.

Да би сагледали економску страну поверавања обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Кула извршиће се анализа прихода и расхода потенцијалног превозника за једну календарску годину.

На основу прегледа потребних трошкова за квалитетно обављање превоза, пројектоваће се потребни приходи како би се покрили сви расходи и једним делом омогућио и развој потенцијалног превозника.

Расходна страна је пројектована на бази одређених претпоставки и елемената за израчунавање цене коштања превоза путника и структуре трошкова пословања у приградском друмском саобраћају за соло аутобус:

	Назив трошка	Трошак динара по км	Учешће трошка у нето цени
	Гориво и мазиво	42,0	42,77
		2	%
	Техничко одржавање, материјал и услуге	7,73	7,87%
	Аутогуме	2,3	2,34%
	Осигурања разна, регистрације и технички прегледи	1,42	1,44%
	Перонизација, паркинг, провозија, карте и обрасци	0,25	0,25%
	Дневнице, путарине и закупнине	0,45	0,45%

	Бруто зарада. Лична примања и накнаде	26,1	26,59
		2	%
	Амортизација	9,44	9,61%
0	Камате и трошкови платног промета	1,28	1,3%
2	Енергенти и комуналне услуге	2,5	2,5%
5	Рекламе и репрезентација	0,20	0,2%
6	Канцеларијски материјал, ситан инвентар и заштитна опрема	0,65	0,66%
7	Порези, таксе и накнаде	0,57	0,58%
8	Непроизводне услуге, здравствене, адвокатске, судске ...	1,2	1,2%
9	ОСТАЛИ ТРОШКОВИ	2,1	2,1%
	Нето структура трошкова	98,2	100,0
		3	0%

Као што се може видети из предходног прегледа, износ трошкова превоза по километру износи 98,23 динара.

Како бисмо прорачунали годишње трошкове пословања превозника морамо имати још неке елементе:

- број линија које се поверавају19;
- дужина свих линија у одласку и повратку (у км)250;
- просечна дневна километража 750;
- број пређених километара на годишњем нивоу273.750.

Дужина свих линија се рачуна према минималном броју полазака од 3 дневно за сваку линију, што је минимум који се захтева. Укупан расход превозника на годишњем нивоу износи 26.890.462,50 динара (број пређених километара на годишњем нивоу x трошкови превоза по км).

Да би ова делатност за потенцијалног превозника била исплатива исти мора из наплаћених карти (на годишњем нивоу) да покрије годишњи расход и оствари неку минималну добит коју би можда могао да оствари улагањем средстава у неку другу делатност. Предпоставиће се да је минимална маржа која ће заинтересовати привредне субјекте 10% на ангажована средства.

Поред броја линија које се поверавају и дужина истих за обрачун прихода превозника дајемо и следеће елементе:

- број становника општине Кула који у другим насељима осим Куле25.000;
- број путника који ће користити аутобуски превоз
(3% становништва)750;
- просечан број продатих карата за један дан (одлазак-повратак).....500;
- број продатих карата на годишњем нивоу182.500.

Према укупним расходима, као и процењеним укупним бројем путника на годишњем нивоу долази се до просечне цене превоза која износи 164,12 динара (без марже и ПДВ) и која би била довољна за покриће свих расхода .

Са просечном ценом од 180,53 динара (са урачунатом маржом од 10%) превозник би остварио укупан годишњи приход од 32.946.725 динара.

Када се на овако формирану цену дода ПДВ од 10% (у складу са чланом 23. Закона о порезу на додату вредност, делатност превоза путника у приградском саобраћају се опорезује по посебној стопи ПДВ од 10%) добија се просечна цена превоза коју би корисник превоза плаћао и иста би износила 198,58 динара.

Када се покрију сви трошкова превозник би могао да рачуна и на добит од 6.056.262,5 динара на годишњем нивоу.

Укупна вредност превоза за период трајања концесије зависи од промена ценовника превозне карте, кључни елементи од утицаја на промену су улазни инпути трошкова (нарочито промена цена горива) који улазе у структуру трошкова.

И поред ограничења који постоје приликом израде ове економске анализе (процена путника; трошкови на нивоу гране; макроекономска и микроекономска

кретања;.) она је реална и пружа полазну основу потенцијалним превозницима за сагледавање исплативости превоза који је предмет ове концесије.

Утицај на успешност пословања потенцијалног превозника је његов однос, пре свега кроз ценовну политику, према конкуренцији. Конкуренција могу да буду такси превозници и само реалном ценовном политиком у приградском јавном превозу могуће је додатно створити простор за боље и успешније пословање. Нелојална конкуренција се огледа у нелегалним такси и осталим видовима превоза, због тога је потребно поштрити рад надлежних инспекцијских служби.

Општина Кула нема економски интерес да сама организује ову делатност оснивањем јавног предузећа јер исто захтева велика почетна улагања (куповина бар 11 аутобуса, ангажовање већег броја запослених на неодређено или одређено време, трошкови Надзорног одбора и сл.). Такође, постојећа друштвена и политичка тенденција приватизације јавних предузећа у супротности је са оснивањем новог ЈП и таква одлука општине неби била у духу друштвених промена. Додатни ограничавајући фактор је и важећа законска регулатива која води ка смањењу броја запослених који се финансирају из јавних извора.

Све наведено указује да је најбоље решење за општину Кула да јавни приградски превоз повери привредном субјекту уз контролну и надзорну улогу коју јој додељује постојећа законска регулатива која дефинише ову материју.

Пројекат ће бити финансиран искључиво од стране одабраног приватног партнера, односно концесионара.

О начину и условима финансирања (нпр. грејс-период, каматна стопа исл.) сваки потенцијални приватни партнер, односно концесионар ће преговарати са својим пословним банкама које би биле заинтересоване да обезбеде средства за реализацију овог пројекта. Наведено задужење биће задужење без рекурса (без јемства/гаранција) јавног партнера, већ ће изабрани партнер сам гарантовати за дуг.

Претпоставка је да приватни партнер, односно концесионар на тржишту капитала може да обезбеди да временски рок пројектног зајма или другог вида финансирања износи 10 година. Имајући у виду да, уколико је реч о кредиту да је такав кредит без рекурса, за обавезе пројекта, власници неће бити одговорни и неће постојати обавеза увећања обавеза у билансима предузећа власника. С тим у вези, услови кредитног финансирања и отплатни план били би усаглашени са опште прихваћеном праксом о пројектном финансирању чиме се треба руководити приликом оптимизације капиталне структуре и извора финансирања пројекта.

Потенцијални представљени вид финансирања пројекта у односу на традиционални (буџетски) има предности које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се јавни партнер одлучио на традиционалан вид финансирања пројекта сматра се да би кредитни ризик јавног партнера утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност јавног партнера јер би за износ зајма гарант била општина или нека друга општинска институција. Такође, сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на општину/институцију и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. Општина има само делимичну могућност ограничења ризика и преношења ризика на крајње кориснике пројекта и такође нема могућност да одреди цену услуге односно да подигне јавне приходе како би евентуално покрила неочекиване ризике. С друге стране, правилним пројектним финансирањем кредитни ризик бива подељен између приватног (квалитетно пружене услуге у складу са уговореним квалитетом и благовремена отплата ануитета) и јавног партнера (иако не гарантује за дуг, доприноси могућности благовремене отплате кредита, благовременим уплатама накнада за доступност, ако су услуге пружене у складу са уговором). Правилним 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.

10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА

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

Потенцијални ризици који могу утицати на реализацију концесије

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

Ризик	Вероват ноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финанси јски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	П П	ЈП и П П	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Минимал ан	Минимал ан	Минимал ан	Х			Стручно управљање пројектом
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограниче н	Минимал ан	Умерен / Ограниче н	Х			Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограниче н	Умерен / Ограниче н	Умерен / Ограниче н	Х			Адекватна процена рокова и квалитетно дефинисан план активност
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограниче н	Умерен / Ограниче н	Умерен / Ограниче н	Х			Детаљна анализа процедуре од стране стучног тима ЈП
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Умерен / Ограниче н	Минимал ан	Умерен / Ограниче н	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	Минимал ан	Минимал ан	Умерен / Ограниче н		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Расположивост потребних ресурса (возила, опреме, итд.)	Умерен / Ограниче н	Умерен / Ограниче н	Умерен / Ограниче н		Х		Покривено уговором и гаранцијама

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

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	П	ЈП и П П	
на раду)							

На основу приказане табеле закључак је да у периоду трајања концесије највећи ризик представља промена цена инпута, који ће знатно повећати расходе приватног партнера, односно концесионара (то се посебно односи на цену горива која може драстично да се повећа услед поремећаја на светском тржишту нафте и нафтних деривата).

11. АНАЛИЗА ЕКОНОМСКЕ ЕФИКАСНОСТИ ПРОЈЕКТА

Исплативост пројекта обрачуната је на нивоу економских новчаних токова у току периода трајања пројекта (збир оперативних (експлоатационих) и инвестиционих новчаних токова).

Као мерило исплативости пројекта, обрачуната је пројектна нето садашња вредност (енг. „NetPresentValue - NPV“). Са аспекта НСВ, прихватљив је онај пројекат који има позитивну НСВ. За дисконтну стопу у склопу обрачуна НСВ, одабрана је социјална дисконтна стопа од 3,5%, како би анализа била усклађена са анализом ВЗН. Овде треба нагласити да приватни партнер, односно концесионар може имати другачија очекивања у смислу жељеног приноса на уложена средства од социјалне дисконтне стопе од 3,5% којом се евалуирају пројекти од друштвеног значаја.

Ефекти на буџет јавног партнера

Позитивни ефекти имплементације пројекта овај концепт, који ће постојати, али нису обрачунати, могу обухватити приливе од наплаћених пореза и накнада, било јавном партнеру или другим корисницима буџета Републике Србије. Поред тога, обезбеђење субвенционисане реализације мобилности становника за све грађане на

административној територији општине Кулапредстављаће веома значајну погодност чији ефекти ће бити далекосежни (привреда, туризам, социална правичност, и сл.).

Са друге стране, обавеза органа локалне управе да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену, као и обавезе везане за обезбеђење квалитетне мобилности становника, представљају кључне захтеве према систему јавног транспорта путника. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту транспортних услуга и перманентни притисак на ефикасност и ефективност рада свих превозника, без обзира на власнички статус.

Имајући у виду наведене калкулације, као и чињеницу да пројекат има позитивну вредност за новац по коришћеним добијеним претпоставкама, може се закључити да је најповољнија опција за имплементацију пројекта јавно-приватно партнерство са елементима концесије повољнија у односу на *statusquo*.

12. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Полазећи од концепције јавно-приватног партнерства за обављање јавног линијског превоза путника на територији општине, приказане и анализирани овим концесионим актом, која подразумева јавно-приватно партнерство са елементима концесије, одређују се следећа права и обавезе јавног и приватног партнера:

1. 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 приградском саобраћају и другим прописима који утврђују ову област,
- да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима возње 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 управе,
- да доставља недељне и месечне извештаје о оствареним обртима (полуобртима) и поласцима,
- да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.

2. Права и обавезе јавног партнера су:

- да у складу са одлуком општине, месечно уплаћује утврђени за обављање повереног превоза,
- обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији општине,

- предузима мере на отклањању ванредних околности које могу да утичу на несметану реализацију превоза,
- одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником),
- врши контролу и надзор над обављањем повереног превоза.

Јавним уговором ће се детаљније уредити међусобна права и обавезе јавног и приватног партнера.

13. ЈАВНИ УГОВОР

Чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству је одређена садржина јавног уговора.

Јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатка приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије.

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 ЈПП, 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 објеката 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,
- 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.

Вредност уговорене наканде коју јавни партнер треба да плати приватном партнеру, односно концесионару за реализацију овог пројекта не може бити већа од **21.667.000,00 РСД на годишњем нивоу без ПДВ-а** иста представља праг прихватљивости пројекта за јавног партнера. У понуди приватни партнер, односно концесионар може да наведе цену која је једнака или нижа од максимално понуђене.

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишнонадметање 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.

Поред наведеног, јавни уговор ће садржати технологију мониторинга и контроле рада приватног партнера, односно концесионара и механизме подстицања и кажњавања истог у зависности од испуњавања уговорних одредби, које ће посебно стимулисати квалитет рада система и његову стабилност и поузданост функционисања.

Предложени пројекат је планиран да се закључи на период од **10(десет) година**.

На основу члана 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза општине је давање писане сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Нацрт јавног уговора мора бити сачињен у складу са Конкурсном документацијом, свим подацима из јавног позива, изабраном понудом и одлуком о избору најповољније понуде.

Општина је дужна 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. 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, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавни партнер мора одабраном најповољнијем понуђачу понудити закључење јавног уговора у року који је одредио одлуком о избору најповољније понуде, а по добијеној сагласности Скупштине општине Кула.

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног и приватног партнера, односно концесионара. Потписивањем јавног уговора приватни партнер, односно концесионар стиче право и преузима обавезу обављања делатности комуналне делатности јавног приградског превоза путника на административној територији општине Кула.

14. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Полазећи од законом утврђених поступака реализовања јавно-приватног партнерства са елементима концесије и потребе да се у што краћем року, с обзиром на приказано тренутно стање у обављању превоза, обезбеди обављање јавног линијског

превоза путника на територији општине у складу са законом и на начин како предвиђа овај концесиони акт, планирамо следећу динамику развоја пројекта:

- Позитивно мишљење Комисије за ЈПП – рок децембар 2020. године
- Усвајање Концесионог акта од стране Скупштине општине – рок децембар 2020. године
- Израда конкурсне документације – рок јануар 2021. године
- Објављивање јавног позива – рок фебруар 2021. године
- Спровођење поступка јавне набавке – рок март 2021. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде – рок април 2021. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране скупштине општине – рок мај 2021. године
- Закључење јавног уговора – рок мај 2021. године

15. ПРИЛОЗИ

- **Закључако** усвајању пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Кула
- **Решење** о именовану стручног тима за спровођење поступка реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Куле

