

ОДЛУКА

О УСВАЈАЊУ САМОИНИЦИЈАТИВНОГ ПРЕДЛОГА
ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА
ОБАВЉАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ
ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА
БЕОГРАДА, ОДНОСНО ЗАМЕНА ПОСТОЈЕЋИХ
ТРОЛЕЈБУСКИХ ЛИНИЈА ЛИНИЈАМА ЕЛЕКТРИЧНИХ
АУТОБУСА

Обрађивач: Секретаријат за јавни превоз

Предлагач: Градско веће града Београда

Усваја: Скупштина града Београда

Скупштина града Београда, на седници одржаној _____ године, на основу члана 12. став 1. тачка 6. Закона о главном граду („Службени гласник РС“ бр. 129/07, 83/14 – др. закон, 101/16 - др. закон, 37/19, 111/21 – др. закон), члана 31. став 1 . тачка 7. Статута града Београда („Службени лист града Београда“ бр. 39/08, 6/10, 23/13, „Службени гласник РС“, број 7/2016-одлука УС и „Службени лист града Београда“, број 60/2019), члана 47 и 53. став 1. тачка 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016, 104/2016), донела је:

О Д Л У К У

О УСВАЈАЊУ САМОИНИЦИЈАТИВНОГ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ОБАВЉАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА, ОДНОСНО ЗАМЕНА ПОСТОЈЕЋИХ ТРОЛЕЈБУСКИХ ЛИНИЈА ЛИНИЈАМА ЕЛЕКТРИЧНИХ АУТОБУСА

1. Усваја се самоиницијативни Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса, на који је дато мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство Владе РС да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.
2. Задужује се Секретаријат за јавни превоз да се стара о реализацији ове одлуке.
3. Ову одлуку објавити у "Службеном листу града Београда".

Скупштина града Београда

Број: _____

Образложење

Функционисање јавног линијског превоз у Београду дефинисано је Одлуком о јавном линијском превозу путника на територији града Београда коју доноси Скупштина града Београда ("Службеном листу града Београда", бр. 61/2009, 10/2011, 55/2011, 69/2014, 2/2015, 86/2016, 89/2020, 106/2020, 22/2021, 111/2021, 19/2022, 76/2022, 23/2023, 40/2023, 65/2023, 16/2024 и 57/2024.

Чланом 4. ставом 3. и 7. Одлуке прописано је да се линијски превоз на територији града Београда обавља као:

- ЈКП ГСП „Београд“
- Акционарско друштво за превоз путника железницом „Србија воз“ и
- приватни превозници са којима су потписани уговори након спроведених поступака јавно-приватног партнерства на период од 10 година.

Градско веће града Београда на седници одржаној 09. децембра 2024. године, на основу члана 54. став 1. Статута града Београда („Службени лист града Београда“ бр. 39/08, 6/10, 23/13, „Службени гласник РС“, број 7/16 – одлука УС и „Службени лист града Београда“ бр 60/19), донело је закључак број 34-421/24-ГБ, којим се усваја се Информација о стању возила јавног превоза путника – у оквиру електроподсистема (тролејбуси).

Одлуком о Градској управи Града Београда („Службени лист Града Београда", број 126/16, 2/17, 36/17, 92/18, 103/18, 109/18, 119/18 и 60/19), у члану 46а утврђена је надлежност Секретаријата за јавни превоз тако што између осталог врши послове који се односе на: организацију, начин обављања и коришћења јавног линијског превоза путника.

Секретаријат за јавни превоз примио је Самоницијални предлог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса, у складу са чланом 19 Закона о јавном приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС", бр. 88/11, 15/16 и 104/16), упућеног од стране Аутосаобраћајног предузећа СТРЕЛА ОБРЕНОВАЦ ДОО, заведен код Секретаријата под бројем XXXIV-01 Бр.346.5-800/24.

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС" бр.88/2011, 15/2016 и 104/2016 у даљем тексту: ЗЈПК) прописано је да је јавно приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Закључком Градског већа града Београда бр. 34-462/24-ГВ од 20.12.2024. године усвојена је Информација о пријему самоиницијативног предлога пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса, те је задужен Секретаријат за јавни превоз да, као Јавно тело, предузме све радње и активности предвиђене Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама у циљу реализације самоиницијативног предлога пројекта јавно-приватног партнерства.

Чланом 27. став 2. и 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, дефинисано је да се предлог пројекта доставља и Комисији за јавно-приватно

партнерство ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Комисија за јавно-приватно партнерство Владе РС је размотрила самоиницијативни Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса и дала Мишљење да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Чланом 26. Закона о јавно-приватном партнерству и коцесијама прописано је да Скупштина јединице локалне самоуправе усваја пројекат ЈПП, ако је јавни партнер јединица локалне самоуправе или друго јавно тело те јединице локалне самоуправе.

Уколико се не предвиди хитност набавке нових возила у циљу одржавања редовних полазака по реду вожње наступиле би штетне последице по интересе грађана, те на основу наведеног а у вези члана 118. Пословника Скупштине града Београда („Службени лист града Београда“, бр. бр.15/2009, 14/2010, 32/2010, 101/2019 и 19/2022), ради континуираног обављања комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, а имајући у виду распоред заседања Скупштине града Београда, као и време потребно за спровођење новог поступка јавно-приватног партнерства, молимо да се наведени материјал уврсти у дневни ред седнице по хитном поступку.

У складу са чланом 31. Статута града Београда („Службени лист града Београда“ бр. 39/08, 6/10, 23/13, „Службени гласник РС“, број 7/2016-одлука УС и „Службени лист града Београда“, број 60/2019), предлаже се Скупштини града Београда да усваји Нацрт Одлуке о усвајању самоиницијативни Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса.

Прилог:

- самоиницијативни Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда;
- Мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство
- закључак Градског већа бр. 34-421/24-ГБ
- закључак Градског већа бр. 34-462/24-ГВ

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
Комисија за јавно-приватно
партнерство
Број: 45/2024
24. децембар 2024. године
Београд

На основу члана 68. став 1. тачка 3), а у вези са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије”, број 88/11, 15/16, 104/16), Комисија за јавно приватно партнерство даје следеће

МИШЉЕЊЕ

1. На Предлог пројекта јавно-приватног партнерства поднетог од стране града Београда у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, којим се предлаже обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса, по моделу јавно-приватног партнерства без елемената концесије, Комисија за јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: Комисија) је мишљења да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

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

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

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

5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Град Београд је у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 23. децембра 2024. године поднео Предлог пројекта јавно-приватног партнерства ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства. Комисија

је предметни Предлог пројекта разматрала на седници одржаној 24. децембра 2024. године и констатовала да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Комисија је у претходној анализи утврдила да је Подносилац Предлога пројекта јавно-приватног партнерства јавно тело у складу са чланом 4. став 1. тач. 7) и 8) Закона, те да може бити Предлагач пројекта јавно-приватног партнерства из члана 26.

Из достављеног Предлога пројекта јавно-приватног партнерства, Комисија је закључила да Предлог пројекта садржи све елементе у складу са чланом 27. став 1. Закона и то:

- 1) предмет предложеног ЈПП, назнаку географског подручја на којем би се обављала делатност ЈПП и циљеви у оквиру јавних задатака које треба остварити пројектом;
- 2) пословни план, укључујући услове ЈПП, процену трошкова и анализу добијене вредности у односу на уложена средства (value-for-money, у складу са Методологијом коју доноси Комисија за ЈПП), спецификације о финансијској прихватљивости ЈПП за јавно тело, спецификације у погледу финансирања пројекта (из буџета, финансирање од стране међународних финансијских институција, приватно финансирање и цена финансирања) и расположивост средстава, планирану расподелу ризика;
- 3) анализу економске ефикасности предложеног пројекта;
- 3а) финансијске ефекте предложеног пројекта на буџет Републике Србије, односно буџет аутономне покрајине и буџет јединице локалне самоуправе током животног века трајања пројекта;
- 4) врсте и износе средстава обезбеђења које треба да обезбеде партнери у пројекту;
- 5) кратак преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера, као што је пројектни квалитет, спецификације резултата за услуге или ниво цена, и сл.;
- б) информације о поступку доделе, посебно о критеријумима избора и доделе, одабрани поступак доделе, преглед садржине јавног уговора у складу са чланом 46. овог закона;
- 7) захтеви у области заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер;
- 8) планирана динамика развоја пројекта, од поступка доделе све до почетка пружања услуге или пуштања у рад објеката или друге инфраструктуре;
- 9) пројектни тим јавног тела који ће пратити цео пројекат и обављати функцију конкурсне комисије која врши одабир понуђача, односно економски најповољније понуде, укључујући спољне саветнике.

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

Доставити:
- Јавном телу
- Архиви



ЗАМЕНИК ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

Андрејана Јовановић
Андрејана Јовановић

**САМОИНИЦИЈАТИВНИ ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО – ПРИВАТНОГ
ПАРТНЕРСТВА ЗА ОБАВЉАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ
ГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БЕОГРАДА,
ОДНОСНО ЗАМЕНА ПОСТОЈЕЋИХ ТРОЛЕЈБУСКИХ ЛИНИЈА
ЛИНИЈАМА ЕЛЕКТРИЧНИХ АУТОБУСА**

Београд, децембар 2024. године

САДРЖАЈ

- 1) Појам, предмет, назнака географског подручја и циљеви ЈПП-а
- 2) Постојећи систем јавног превоза
- 3) Дефинисање новог обима превоза на тролејбуским линијама које ће бити замењене линијама електричних аутобуса
- 4) Анализа добијене вредности у односу на уложена средства, финансијски показатељи, ризици
- 5) Права и обавеза јавног и приватног партнера
- 6) Врсте и износи средстава обезбеђења које треба да обезбеде партнери у пројекту
- 7) Преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера
- 8) Преглед садржине јавног уговора и информације о поступку доделе
- 9) Захтеви у области заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер
- 10) Планирана динамика развоја пројекта

1. ПОЈАМ, ПРЕДМЕТ, НАЗНАКА ГЕОГРАФСКОГ ПОДРУЧЈА И ЦИЉЕВИ ЈПП-А

1.1. Појам уговорног ЈПП-а

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (“Службени гласник РС”, бр. 88/2011, 15/2016, 104/2016), прописано је да је јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Чланом 8. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (“Службени гласник РС”, бр. 88/2011, 15/2016, 104/2016) прописано је да је уговорно ЈПП модел у коме се у реализацији пројекта, међусобна права и обавезе уговорних страна, са или без елемената концесије, уређују јавним уговором чија је садржина прописана чланом 46. овог закона. На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Чланом 19. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (“Службени гласник РС”, бр. 88/2011, 15/2016, 104/2016; у даљем тексту: ЗЈППК) прописано је да јавно тело има право да размотри и прихвати предлог заинтересованих лица за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије, на основу поступка предвиђеног овим чланом, под условом да се ти предлози не односе на пројекат за који је покренут поступак доделе јавног уговора или објављен јавни позив. Предлагач при подношењу самоиницијативног предлога, обавештава јавно тело о вредности израђене документације, коју ће јавно тело бити дужно да надокнади, у случају доделе уговора лицу које није подносилац самоиницијативног предлога. У року од 90 дана од пријема конкретног самоиницијативног предлога, јавно тело утврђује да ли сматра да је пројекат у јавном интересу и у том смислу обавештава предлагача.

1.2. Предмет уговорног ЈПП-а

Организација обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града је у надлежности града Београда, што је прописано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС”, 68/2015, 41/2018, 44/2018 – др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС”, бр.129/07, 83/14– др. Закон, 101/2016 – др.закон, 47/2018 и 111/2021 – др.закон), и Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 104/2016, 95/2018 и 94/2024; у даљем тексту: ЗКД), као и одредбама Одлуке о градској управи Града Београда („Сл.лист града Београда”, број 126/16, 2/17, 36/17, 92/18, 103/18, 109/18, 119/18, 26/19, 60/19, 85/19, 101/19, 71/21, 94/21, 111/21,

83/22 и 96/22) и Одлуке о јавном линијском превозу путника на територији града Београда („Сл.лист града Београда”, број 61/09, 10/11, 55/11, 69/14, 2/15, 86/16, 89/20, 106/20, 22/21, 111/21, 19/22, 76/22, 23/23, 40/23, 65/23 и 16/24).

Предмет пројекта јавно-приватног партнерства и јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер закључити са приватним партнером је обављање комуналне делатности градског превоза путника који обухвата обављање јавног линијског превоза путника, односно замену постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса на територији града Београда, у складу са роковима дефинисаним предлогом пројекта.

Реализација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности, као и омогућавању одрживог система превоза у граду Београду на дужи временски период. Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге.

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

Превоз у друмском саобраћају обавља се аутобусима и путничким возилима која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте аутобуса, односно путничких возила. У законодавству Републике Србије превоз путника у друмском саобраћају уређен је Законом о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020). Чланом 11. наведеног Закона је дефинисано да се домаћи јавни превоз путника обавља као линијски превоз, ванлинијски превоз, посебан линијски превоз и такси превоз, а да се домаћи линијски превоз путника обавља као:

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

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

Могућност финансирања пројекта поверавања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Београда од стране приватног партнера може се реализовати путем јавно-приватног партнерства које се уређује јавним уговором између

јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера.

Предмет ЈПП ће обухватити замену седам тролејбуских линија линијама електричних аутобуса. За потребе превоза путника на овим линијама планирано је да приватни партнер обезбеди 100 нових возила, односно 100 нових соло електричних аутобуса.

1.3. Разлози за уговарање ЈПП-а

Пројекти јавно-приватног партнерства подразумевају финансирање пројекта од стране приватних партнера, где се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ локална самоуправа преузима обавезу да омогући и повери приватном партнеру несметано обављање комуналне делатности, док би се за обављање предметне делатности приватном партнеру исплаћивала накнада на месечном ниову. Овакав модел финансирања представља оквир сарадње јавног сектора и приватног партнера, ради обезбеђења функционисања комуналних делатности, односно делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре. Основни елементи концепта јавно-приватног партнерства су јасна алокација одговорности, подела ризика и дужина трајања пројекта. Подела ризика омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката. Концепт јавно-приватног партнерства, у примеру комуналне делатности градског и приградског превоза, омогућује јавном партнеру, одређено смањење трошкова и стварања одрживог система превоза путника и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима ове комуналне делатности. Разлози, односно оправданост за уговарање ЈПП, садржани су у законској обавези Града Београда да обезбеди организацију обављања комуналне делатности превоза путника у градском и приградском превозу путника на територији града, а што је дефинисано:

- чланом 57. Закона о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) је прописано да општина, град и град Београд уређује и обезбеђује, у складу са законом, организацију и начин обављања јавног превоза путника који се обавља на територији једне општине, односно града и ауто такси превоза,
- чланом 20. тачка 5. Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС”, бр.129/07, 83/14– др. Закон, 101/2016 – др.закон, 47/2018 и 111/2021 – др.закон) је прописано да општине преко својих органа у складу са Уставом и Законом уређују и обезбеђују обављање и развој комуналне делатности, између осталих линијског, градског и приградског превоза

путника у друмском саобраћају, као и организационе, материјалне и друге услове за њихово обављање,

- чланом 2. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 104/16 и 95/18 и 94/24) је прописано 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, да су комуналне делатности делатности од општег интереса, као 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, 104/16, 95/18 и 94/24) прописано је да јединица локалне самоуправе, у складу са овим законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката, техничко и технолошко јединство система, уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој,
- чланом 4. став 3. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/24) је прописано 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:
 - 1) одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који нарочито подразумева: 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;
 - 2) развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;
 - 3) сагласност са начелима одрживог развоја;
 - 4) 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;
 - 5) конкуренцију у обављању делатности.
- чланом 5. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/24) дефинисано је да комуналну делатност могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект. Комуналну делатност из члана 2. став 3. тачка 1) и комуналну делатност из члана 2. став 3. тачка 5) овог закона у

делу који обухвата обављање јавног линијског превоза путника тролејбусима и трамвајима могу обављати искључиво јавна предузећа које оснива јединица локалне самоуправе, друштво с ограниченом одговорношћу и акционарско друштво (у даљем тексту: друштво капитала) чији је једини власник јавно предузеће, односно чији је једини власник јединица локалне самоуправе, као и зависно друштво чији је једини власник то друштво капитала. Правно лице из става 2. овог члана може уз сагласност оснивача да уговори са другим правним лицем обављање појединих послова из оквира комуналне делатности из члана 2. став 3. тачка 1) и комуналне делатности из члана 2. став 3. тачка 5) овог закона у делу који обухвата обављање јавног линијског превоза путника тролејбусима и трамвајима, у ком случају се као вршилац комуналне делатности у односу на сва права и обавезе прописане овим законом искључиво сматра правно лице из става 2. овог члана.

- чланом 9. став 2. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/24) је прописано да се поверавање обављања комуналне делатности врши на основу одлуке скупштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим када се оснива јавно предузеће,
- чланом 9. став 4. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/11, 104/16, 95/18 и 94/24) је прописано да уколико је одлуком о начину обављања комуналне делатности предвиђено да ће комуналну делатност обављати јавно предузеће, црква или верска заједница, не постоји обавеза спровођења поступка предвиђеног законом којим се уређују концесије, већ се вршилац комуналне делатности може одредити у одлуци о начину обављања комуналне делатности,
- Одлуком о јавном линијском превозу путника на територији града Београда („Сл. лист града Београда”, број 61/09, 10/11, 55/11, 69/14, 2/15, 86/16, 89/20, 106/20, 22/21, 111/21, 19/22, 76/22, 23/23, 40/2023, 65/2023 и 16/2024) прописују се начин организовања, услови обављања и услови коришћења јавног линијског превоза путника (у даљем тексту: линијски превоз) на територији града Београда (у даљем тексту: град), а нарочито:
 - 1) организација линијског превоза;
 - 2) услови за обављање линијског превоза;
 - 3) права и обавезе превозника и корисника превоза;
 - 4) средства за обављање линијског превоза на територији града Београда;
 - 5) начин обезбеђивања континуитета у обављању линијског превоза;
 - 6) начин поступања и овлашћења града у случају прекида обављања линијског превоза, непредвиђених околности (хаварија, елементарне непогоде, прекид

- испоруке енергената за рад или штрајк), као и ред првенства у линијском превозу кад услед више силе дође до смањеног обима у вршењу линијског превоза;
- 7) израда и контрола остварења реда вожње;
 - 8) организација система праћења и управљања возилима линијског превоза;
 - 9) организација система наплате услуге превоза, продаје возних исправа, контроле путника и др.

1.4. Тренутно стање тролејбуских линија на територији града Београда

Тролејбуски систем у Београду има богату историју, а први тролејбус је пуштен у рад крајем четрдесетих година 20. века. Међутим, тренутно се суочава са великим проблемима, који се огледају у застарелој инфраструктури, возилима и опреми, као и ниској ефикасности. Иако је тролејбуски систем у прошлости представљао важан део јавног превоза у Београду, данас је стање далеко од оптималног. Многе линије су у лошем стању, са застарелим стубовима и жицама које нису обновљене годинама. Ово узрокује честе техничке проблеме, као што су прекиди у напајању или оптерећење инфраструктуре, што успорава и омета свакодневни рад система. Возни парк је стар и неефикасан. Већи број тролејбуса је изузетно застарео, технички неисправан и имају високу потрошњу енергије. То негативно утиче на укупне трошкове одржавања, као и на савремене еколошке и саобраћајне стандарде, јер су ова возила далеко од стандарда који се очекују од савременог јавног превоза. Иако се редовно врши поправка, возни парк није дуго обнављан, што ствара честе кварове и смањује поузданост система. Ово доводи до честих прекида у саобраћају и незадовољства путника. Тролејбуски систем је у великој мери неефикасан у поређењу са савременијим облицима јавног превоза, као што су електрични аутобуси. Тролејбусима је потребно више времена да пређу одређене дистанце због застареле инфраструктуре, што их чини спорим и мање конкурентним у односу на друге врсте превоза. Систем је зависан од електричне мреже на постојећим рутама, а прекиди у снабдевању енергијом или проблеми са контакт жицама могу узроковати озбиљне застоје поготово на фреквентним саобраћајницама и централним улицама града, што додатно смањује ефикасност превоза. Тролејбуске линије су значајно мање флексибилне од других врста превоза, јер су везане за специфичне руте које морају бити опремљене контакт жицама. То значи да је тешко прилагодити или проширити мрежу у складу са растућим потребама града или променама у саобраћају. Потребна су значајна средства за обнову возила, инфраструктуре и за увођење нових технологија које би унапредиле постојећи систем.

Према доступним подацима ЈКП ГСП “Београд”, тренутно најстарији возни парк је у тролејбуском систему. ЈКП ГСП “Београд” располаже са укупно 92 тролејбуса, чија је просечна старост изнад 15 година. Одређени број тролејбуса који саобраћа није регистрован. Од

наведеног броја 2 тролејбуса су предвиђена да се расходују, 2 су искључена из саобраћаја због тежих отказа (шасија) и 10 је тренутно искључено због лакших отказа.

Последња набака реализована је пре 13 година, односно 2011. године. Радним данима саобраћа 69 соло и 8 зглобних тролејбуса. Тренутно због недовољног броја технички исправних тролејбуса на линији број 21а, саобраћај се обавља са 5 соло аутобуса, и на линији број 40 ангажована су 3 аутобуса уместо тролејбуса.

Недовољна поузданост наведених возила између осталог утиче да на тролејбуским линијама проценат реализације полазака је нижи него на аутобуским линијама.

Постојећи тролејбуси поседују клима уређаје који нису довољног капацитета да обезбеде жељену температуру у путничком простору током летњих месеци.

Табеларни приказ тролејбуса по типу возила, структури и просечна старост:

ТРОЛЕЈБУСИ			
Тип возила	Годиште	Соло	Зглобни
ВКМ 321 АС	2010	69	
ВКМ 321 АС	2011	8	
ВКМ 321 DC	2005	7	
ВКМ 333	2004		8
УКУПНО ПО СТРУКТУРИ ТРОЛЕЈБУСА:		84	8
УКУПАН БРОЈ ТРОЛЕЈБУСА		92	

ПРОСЕЧНА СТАРОСТ ТРОЛЕЈБУСА:	15,05 ГОДИНА
СОЛО:	14,54 ГОДИНА
ЗГЛОБНИ:	20,36 ГОДИНА

Извор: ЈКП ГСП “Београд”

1.5 Замена тролејбуских линија линијама електричних аутобуса

Замена тролејбуских линија линијама електричних аутобуса на територији града Београда представљала би значајну промену у систему јавног превоза, која има за циљ

побољшање ефикасности, смањење трошкова и прилагођавање садашњим еколошким стандардима. Овај процес укључује неколико кључних аспеката који ће трансформисати начин функционисања превоза у граду. Електрични аутобуси ће заменити постојеће тролејбуске руте, али са већим фокусом на флексибилност и ефикасност. За разлику од тролејбуса, који су на устаљеним рутама и ограничени контакт жицама, у случају измењених околности у саобраћају, електрични аутобуси могу несметано да се крећу било којом рутом без потребе за сталним повезивањем са напонском мрежом, што омогућава већу флексибилност у току рада и смањење застоја у саобраћају. Једна од главних предности електричних аутобуса у односу на тролејбусе је смањење емисије угљен-диоксида (CO₂) и других загађивача. Електрични аутобуси користе енергију из батерија, што значи да не производе директне емисије штетних гасова као фосилна горива. Ова замена представља корак ка чистијем и еколошки прихватљивијем јавном превозу, у складу са циљевима смањења загађења и увођења одрживих решења.

Да би електрични аутобуси могли да функционишу ефикасно, биће потребно инвестирати у изградњу пуњача, односно инфраструктуре за пуњење возила. Предвиђена су минимално два депоа на територији града Београда. Депо за електричне аутобусе који би био изграђен на постојећем депоу за тролејбусе на ГСП Дорћол, имаће за циљ да обезбеди ефикасно пуњење, паркирање и одржавање електричних возила, као и да унапреди инфраструктуру јавног превоза на овом подручју. Овај депо био би модернизован тако да укључује нове пуњаче за електричне аутобусе, као и обновљене просторије за одржавање возила и рад запослених. Локација ће бити добро повезана са главним саобраћајницама и станицама, чиме се обезбеђује брз приступ и ефикасан рад. Недалеко од наведеног депоа је Студентски трг, одакле креће већи део тролејбуских линија. Други депо, или депои, градили би се на територији града Београда, као потпуно нови стратешки објекти, који ће обезбедити потребну инфраструктуру за пуњење и одржавање електричних возила која ће служити на линијама које повезују те делове града са централним делом. Нова инфраструктура ће укључивати и хале за одржавање возила, које ће бити опремљене за техничке прегледе и редовно одржавање аутобуса. Јавни партнер би обезбедио све неопходне административне и инфраструктурне услове, а приватни партнер изградњу и инсталацију неопходних пуњача, сервисних радионица и све неопходне пратеће опреме. Такође, сасвим извесна ће бити потреба да се одређени број пуњача инсталира на окретницама и/или већим стајалиштима.

Електрични аутобуси су генерално јефтинији за одржавање у односу на тролејбусе, јер имају мање покретних делова и не зависе од напонске мреже, што смањује ризик од кварова. Такође, електрични аутобуси могу да пређу дуже дистанце са једним пуњењем, чиме се повећава ефикасност у раду. Овај прелазак ће омогућити бољу организацију саобраћаја, смањити број

застоја и повећати доступност превоза. Електрични аутобуси обично имају већи капацитет за путнике, а уједно нуде бољи комфор због тишег рада и удобнијег унутрашњег простора. Увођењем модерних возила, путници ће имати боље искуство вожње, са већим путничким простором и климатизацијом. Замена тролејбуса електричним аутобусима део је шире стратегије Београда за унапређење одрживог урбаног превоза. Овај процес не само да подржава еколошке иницијативе града, већ доприноси и квалитету живота грађана, смањењу загушења у саобраћају, побољшању квалитета ваздуха и смањењу буке у урбаним срединама. Ова промена може имати и значајне социјалне и економске ефекте. Ефикаснији и еколошки прихватљивији јавни превоз може привући више путника, што ће смањити број приватних и соло возила на улицама, чиме се смањује и гужва у саобраћају. Замена тролејбуских линија електричним аутобусима у Београду представља значајан искорак ка модернизацији јавног превоза, уз очување животне средине и повећање ефикасности система.

1.6 Циљеви града у погледу развоја јавног линијског превоза електричним аутобусима

- Задржавање високог нивоа учешћа јавног у укупном превозу путника, као услов ефикасности и ефективности укупног транспортног система (загушења, брзине, временски губици, утрошак ресурса површина и енергије);
- Обезбеђење квалитетнијег, ефикаснијег и економичнијег јавног превоза;
- Уређено тржиште транспортних услуга;
- Подизање нивоа квалитета система и услуге;
- Значајно снижење трошкова функционисања;
- Задовољење широког спектра социјалних циљева;
- Очувања природне околине и квалитета живота у граду, итд.

Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства се огледају у следећем:

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

Реализација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности, омогућавању одрживог електроподсистема превоза у граду Београду на дужи временски период. Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге, што је

такође усаглашено са Стратегијом развоја јавног линијског транспорта путника на територији града Београда за период до 2033. године са пресеком 2027. године.

Такође, реализација овог пројекта је усклађена са Париском конвенцијом. Париска конвенција је међународни споразум усвојен 2015. године у Паризу у оквиру УН-а, чији је циљ смањење глобалног загревања. Споразум се фокусира на смањење емисије угљен-диоксида и других стакленичких гасова кроз глобалне акције и дугорочне циљеве, а земље које га потписују преузимају обавезе да постепено смањују емисије и пређу ка одрживим изворима енергије.

С обзиром на циљеве, повећана примена електричних возила (електричних аутобуса, аутомобила и других возила на електрични погон) доприноси смањењу емисије CO₂ и других загађивача у атмосфери, што је директно повезано са циљевима овог споразума. Електрични аутобуси представљају једну од кључних технологија која помаже у смањењу емисије штетних гасова и смањењу загађења у урбаним срединама. Ови аутобуси користе електричну енергију уместо фосилних горива (као што је дизел), чиме значајно смањују емисију угљен-диоксида и других загађивача који доприносе климатским променама и загађењу ваздуха.

Предности електричних аутобуса је смањење емисије CO₂ и других загађивача, не емитују штетне гасове током вожње, чиме директно доприносе смањењу загађења ваздуха, користе енергију на ефикасан начин, јер је електрични мотор много ефикаснији од мотора са унутрашњим сагоревањем. Коришћење електричних аутобуса је усклађено са циљевима смањења негативног утицаја транспорта на животну средину, што је и један од кључних циљева Париског споразума. Електрични аутобуси раде знатно тише од традиционалних аутобуса, што доприноси смањењу буке у градовима. Примена електричних аутобуса у градском саобраћају у великим градовима доприноси испуњавању циљева Париског споразума на неколико начина:

Смањење емисије стакленичких гасова: Коришћење електричних возила смањује потребу за фосилним горивима, чиме се директно смањује емисија CO₂, што је кључно за глобалну борбу против климатских промена. Подстицање коришћења обновљивих извора енергије: Ако електрични аутобуси користе електричну енергију из обновљивих извора, као што су соларне или ветроелектране, њихов еколошки утицај постаје још мањи, доприноси циљу смањења зависности од фосилних горива.

Увођењем електричних аутобуса у градски саобраћај, градови могу постати еколошки одрживији, што је у складу са циљевима смањења загађења и побољшања квалитета живота у урбаним срединама.

Предност јавно-приватног партнерства у односу на традиционални модел набавке је то што код традиционалног модела почетно смањење вредности трошкова изградње или опремања може проузроковати веће трошкове у фази употребе, а о тим вредностима порески обвезници немају информацију. Модел јавно-приватног партнерства са или без елемената концесије изискује

сложен и свеобухватан приступ, што у коначном исходу показује да ли је одређени пројекат исплатив и на колико година би га требало реализовати.

Пројекат поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника приватним партнерима, довео би до смањења буџетских трошкова, раста буџетских прихода, стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности.

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.

1.7 Географске и демографске карактеристике подручја

Београд се налази у југоисточној Европи, на Балканском полуострву, лежи на ушћу Саве у Дунав. Београд је главни град Србије. Има прворазредни саобраћајни значај, као значајно друмско и железничко чвориште, а такође и међународно речно и ваздушно пристаниште и телекомуникацијски центар. Простире се на 3,6 % територије Србије. Територија града

Београда подељена је на 17 административних целина – општина. На целокупној градској територији има укупно 157 насеља, при чему су та насеља у општинама ширег градског подручја, јер унутарградске општине чине континуално изграђену урбану целину. Према последњем Попису из 2022. године, број становника на територији града Београда је 1.681.405 становника, са тенденцијом раста. Густина насељености на територији града Београда износи 513,1 становника по km², што је у односу на републички просек више од пет пута.

Приказ броја становника по општинама

Београдска област (Град Београд)	1681405
Барајево	26431
Вождовац	174864
Врачар	55406
Гроцка	82810
Звездара	172625
Земун	177908
Лазаревац	55146
Младеновац	48683
Нови Београд	209763
Обреновац	68882
Палилула	182624
Раковица	104456
Савски венац	36699
Сопот	19126
Стари град	44737
Сурчин	45452
Чукарица	175793

Извор: Попис из 2022. године, Републички завод за статистику

2. Постојећи систем јавног превоза

У складу са територијалном организацијом града Београда, а која је утврђена законом, територију града чине насељена места, односно подручја катастарских општина. У оквиру

законом утврђене територије Града образоване су градске општине. Градске општине у Граду Београду су: Барајево, Вождовац, Врачар, Гроцка, Звездара, Земун, Лазаревац, Младеновац, Нови Београд, Обреновац, Палилула, Раковица, Савски венац, Сопот, Стари град, Сурчин и Чукарица.

Имајући на уму географски положај градских општина, рељеф, као и распоред насељених места унутар саме општине, линије у систему јавног превоза подељен су према технологији рада на градске, приградске и локалне линије.

Градске линије опслужују континуално изграђено градско подручје (насеље Београд), а приградске линије опслужују издвојена насеља ван тог подручја. У погледу статичких карактеристика основне разлике су у просечној дужини линија и просечној вредности међустаничних растојања.

Значајне разлике су у динамичким карактеристикама: мањи ангажовани транспортни капацитети на приградским линијама и већина возила на линијама немају интервално кретање, и сл. Такође, постоје разлике у режиму рада. Приградске, а чешће локалне линије често не функционишу током целог дана, већ само одређеним периодима дана. Са друге стране, одређени број приградских и локалних линија не функционише свим данима у недељи, итд.

Према плану линија које саобраћају на територији града Београда, регистровано је 7 тролејбуских линија.

3. Дефинисање новог обима превоза на тролејбуским линијама које ће бити замењене линијама електричних аутобуса

Општи захтеви које треба да испуни транспортна мрежа система јавног транспорта путника произилазе из општих циљева система, који се пре свега односе на максимизацију производне и економске ефикасности и ефективности система и усклађености обима транспортних капацитета са транспортним захтевима.

Да би мрежа линија система јавног транспорта путника у Београду била у складу са захтевима корисника, превозника и органа локалне управе и да би у будућем времену имала елементе развојног карактера, она се мора континуално у времену и простору прилагођавати развоју града и градских функција, који у повратној вези утичу на промену транспортних потреба и транспортних захтева.

У будућем систему превоза електричним аутобусима утврђен је планирани број полазака (полуобрта) на линијама за радни дан 2.387 полазака, за суботу 1.794 полазака, као и за недељу 1.794 полазака.

Утврђен је нови обим планираних километара од 18.566,41 км за радни дан. У складу са смањеним обимом транспортних захтева за нерадне дане, односно за суботу, недељу и празнике, укупан планирани обим за суботу износи 13.877,67 км, односно за недељу 13.877,67 км.

4. Анализа добијене вредности у односу на уложена средства (value-for-money)

Предмет овог предлога пројекта ЈПП је обављање комуналне делатности градског превоза путника који обухвата обављање јавног линијског превоза путника, односно замену постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса на територији града Београда, са циљем ефикаснијег коришћења расположивих ресурса.

Организација обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града је у надлежности града Београда, прописана је одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима, Одлуке о градској управи града Београда и Одлуке о јавном линијском превозу путника на територији града Београда.

Да би се на адекватан начин пружила корисницима градског и приградског услуга превоза, покретање поступка реализације ЈПП (јавно-приватно партнерство), односно доделе јавног уговора, где постоји могућност да се превозници, који сада обаваљају услугу превоза у приградском и локалном саобраћају, могу јавити као будући приватни партнери, с обзиром да ће се јавни уговор додељивати у поступку јавне набавке где се као понуђачи могу јавити и постојећи превозници уколико испуњавају услове дефинисане тендерском документацијом.

Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење возила којима је могуће на најефикаснији начин пружити квалитетну услугу превоза путника. То подразумева ангажовање одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза. Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац се спроводи код пројекта јавно-приватног партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. value for money, VfM) примена је аналитичког поступка у оквиру кога се настоји квантитативним путем утврдити да ли је за пореске обвезнике од веће користи да се примени традиционални модел инвестирања у коме се јавно тело појављује у улози инвеститора, преузимајући све или претежан део ризика јавне инвестиције, или им се више исплати да набаве услугу од понуђача из приватног сектора, преносећи (алоцирајући) већину ризика на њега, као што је то код јавно-приватног партнерства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је пренос одређених ризика јавне инвестиције на приватног партнера.

За јавног партнера је пројекат ЈПП без елемената концесије успешан ако пружа „вредност за новац“, што обухвата трошковну ефикасност, поуздану и правовремену услугу по уговореним ценама и по уговореном квалитету, онако како је то дефинисано у јавном уговору. Поређење (компарација) начина реализације јавне инвестиције подразумева упоредну анализу традиционалног модела и модела ЈПП. За анализу добијене вредности у односу на уложена средства у јавно-приватном партнерству и концесијама од великог значаја су законске границе задуживања јединица локалне самоуправе, који се прописују буџетским и фискалним законима. Приликом поређивања ЈПП модела у односу на традиционални модел уочава се више предности, а један од њих се огледа и кроз компаратор трошкова јавног партнера. Наиме, приликом израчунавања вредности набавке, узимају се у обзир укупни животни трошкови, док се код традиционалног модела узимају у обзир само капитални трошкови. Сва средства потребна за измирење укупних животних трошкова (капиталних, оперативних и финансијских) осигурава у целости приватни партнер. У овом случају као главни разлози приступања изради овог предлога пројекта јесу: немогућност унапређења и одржавања квалитетног и безбедног обављања превоза путника.

Компаратор трошкова јавног сектора (енг. Public Sector Comparator, PSC, у даљем тексту: Компаратор) представља инструмент помоћу кога јавни партнер пореди укупне животне трошкове пројекта који планира да реализује путем јавно-приватног партнерства у односу на досадашњи начин који користи јавни сектор. Компаратор даје мерила за процену „вредности за новац“ поређењем алтернативних модела. Код Компаратора велику улогу има правилна анализа укупних животних трошкова и расподела ризика између јавног и приватног сектора. Процена укупних животних трошкова служи за економску и инжењерску процену при избору алтернативних решења, упоређујући све значајне опције пројектовања, грађења, одржавања и употребе објекта током одређеног периода. Методологија се заснива на поређењу трошкова инвестиционих алтернатива, чији је циљ да се одабере она алтернатива која је трошковно ефикаснија. Инвестиционе алтернативе се свде на традиционални модел (модел у коме је јавно тело инвеститор који преузима све ризике, укључујући ризике који произилазе из изградње и експлоатације, када се ради о објекту од јавног значаја) и модел ЈПП (модел у коме се одређени ризици преносе на инвеститора из приватног сектора).

Пројекција потребног броја километара извршена је на бази плана садашњих тролејбуских линија које би биле замењене линијама електричних аутобуса, броја дневних полазака и годишњег календара узимајући у обзир радне и викенд дане и празнике.

Потребан број електричних аутобуса за подмирење потреба планираног броја километара на линијама које ће заменити постојеће тролејбуске линије је 100 возила. Структура потребног возног парка по врсти возила: соло електрични аутобуси.

Табела - Преглед планираних полазака и километара тролејбуских линија које би биле замењене електричним аутобусима на дневном и месечном нивоу

Редни број	Линија	Средња дужина линије	Тип Возила	Број возила			Број полуобрта			Планирани километри ДНЕВНО			Планирани километри МЕСЕЧНО			УКУПНО
				радни дан	субота	недеља	радни дан	субота	недеља	радни дан	субота	недеља	радни дан	субота	недеља	
1	19 Славија - Коњарник	4,985	ЕЛЕК. БУС	4	3	3	144	112	112	717,840	558,320	558,320				
			укупно	4	3	3	144	112	112	717,840	558,320	558,320	15074,640	2791,600	2233,280	20099,520
2	21 - Славија - Учитељско насеље	4,611	ЕЛЕК. БУС	6	4	4	236	184	184	1088,196	848,424	848,424				
			укупно	6	4	4	236	184	184	1088,196	848,424	848,424	22852,116	4242,120	3393,696	30487,932
3	22 Славија - Крушевачка	4,258	ЕЛЕК. БУС	6	4	4	266	192	192	1132,628	817,536	817,536				
			укупно	6	4	4	266	192	192	1132,628	817,536	817,536	23785,188	4087,680	3270,144	31143,012
4	28 Студентски трг - Звездара	5,437	ЕЛЕК. БУС	8	6	6	293	240	240	1593,041	1304,880	1304,880				
			укупно	8	6	6	293	240	240	1593,041	1304,880	1304,880	33453,861	6524,400	5219,520	45197,781
5	29 Студентски трг - Медаковић 3	8,032	ЕЛЕК. БУС	32	19	19	619	434	434	4971,808	3485,888	3485,888				
			укупно	32	19	19	619	434	434	4971,808	3485,888	3485,888	104407,968	17429,440	13943,552	135780,960
6	40 Звездара - Бањица 2	12,462	ЕЛЕК. БУС	20	12	12	335	237	237	4174,770	2953,494	2953,494				
			укупно	20	12	12	335	237	237	4174,770	2953,494	2953,494	87670,170	14767,470	11813,976	114251,616
7	41 Студентски трг - Бањица 2	9,895	ЕЛЕК. БУС	24	16	16	494	395	395	4888,130	3908,525	3908,525				
			укупно	24	16	16	494	395	395	4888,130	3908,525	3908,525	102650,730	19542,625	15634,100	137827,455

Табела - Преглед планираног броја возила, полазака и километара тролејбуских линија које би биле замењене електричним аутобусима на дневном нивоу - укупно

УКУПНО	Број возила			Број полуобрта			Планирани километри		
	радни дан	субота	недеља	радни дан	субота	недеља	радни дан	субота	недеља
	100	64	64	2387	1794	1794	18566,413	13877,067	13877,067

Укупно планирани километри на свим тренутно постојећим тролејбуским линијама које би биле замењене линијама електричних аутобуса на месечном нивоу, износили би 514.788,27 км.

Укупно планирани километри на свим тренутно постојећим тролејбуским линијама које би биле замењене линијама електричних аутобуса на годишњем нивоу, износили би 6.214.843,37 км.

Планирана цена накнаде без ПДВ-а по километру износи: 914,16 РСД/км.

Приход превозника за обављени превоз на линији на месечном нивоу се дефинише на основу основног прихода ($\sum(\text{KM} * \text{Цвоз})$) и реализације уговореног обима превоза, са припадајућим ПДВ-ом, према обрасцу:

$$\text{ППЛ} = (\sum(\text{KM} * \text{Цвоз}) * \% \text{ОУ}) + \text{ПДВ}$$

- **КМ** планирана километража према дефинисаном типу возила
- **Цвоз** нето цена рада по 1 км, за једно ангажовано возило одговарајућег типа
- **%ОУ** Процент реализације обима услуге превоза

Укупан приход превозника на месечном нивоу чини збир прихода на свим повереним линијама, према формули:

$$\text{УПП} = \sum \text{ППЛ}$$

Основни приход по линији је производ планираних километара (према реду вожње) и одговарајуће цене по километру, према следећем обрасцу:

$$\sum(\text{KM} * \text{Цвоз})$$

Реализација уговореног обима превоза

Реализације уговореног обима превоза у извршењу реда вожње изражава се у процентима и представља средњу вредност збира процента реализованих ефективних километара и процента реализованих часова рада на линији на месечном нивоу, према обрасцу:

$$\% \text{ОУ} = (\sum(\text{KM}_{\text{реал}}/\text{KM}_{\text{план}}) + \sum(\text{T}_{\text{реал}}/\text{T}_{\text{план}})) / 2$$

$\sum \text{KM}_{\text{план}}, \sum \text{KM}_{\text{реал}}$ – представља суму планираних односно остварених ефективних километара, свих возила на линији, у току месеца,

$\sum \text{T}_{\text{план}}, \sum \text{T}_{\text{реал}}$ – представља суму планираних односно остварених ефективних часова рада свих возила на линији, у току месеца.

Табела - Преглед планираних километара, цена и трошкова накнада за прву годину пројекта електричних бусева

Планирани број километара	6.214.843,37
Цена по км у РСД без ПДВ-а	914,16
Пројектовани трошак накнаде у РСД	5.681.361.215,12
Пројектовани трошак накнаде у ЕУР	48.475.778,29

Укупан планиран износ трошкова накнаде, на годшњем нивоу, у периоду 2025-2026. године, у износу од 5.681.361.215,12 динара без ПДВ-а, утврђен је на бази планираног броја километара и планиране накнаде по километру за дату врсту електричних аутобуса.

Наведене анализе извршене су на основу претпоставке да ће уговорно јавно-приватно партнерство (ЈПП) бити закључено на период од 20 година.

Вредност пројекта

Укупна вредност пројекта је пројекција дата за све време трајања уговора од 20 година, и она по моделу јавно-приватног партнерства у току трајања пројекта износи 5.681.361.215,12 динара без ПДВ-а, на годишњем нивоу.

Ценовником о утврђивању цене услуге превоза у јавном линијском превозу путника на територији града Београда који је објављен у "Службеном листу града Београда", бр. 31/2023 од 17.5.2023. године утврђују се цене услуге јавног линијског превоза путника који на територији града Београда обављају Јавно комунално предузеће ГСП „Београд”, уговорни превозници и градска железница (БГ: воз). На територији града Београда у оквиру јавног линијског превоза путника у саобраћају, независно од врсте линијског превоза (градски, приградски и локални превоз), као и подручја које обухвата, примењује се интегрисани тарифни систем (у даљем тексту: ИТС). ИТС подразумева примену тарифних начела на основу којих путник одговарајућом картом плаћа исту цену на подручју одређене тарифне зоне независно од вида превоза и превозника. У интегрисаном тарифном систему јавног линијског превоза на територији града Београда утврђене су две зоне и то А и Б.

Дневни саобраћај обавља се у временском интервалу од 04 до 24 часа.

Ноћни саобраћај обавља се у временском интервалу од 00 до 04 часа и бесплатан је за све кориснике јавног линијског превоза путника на територији града Београда.

Саобраћај на минибус експрес линијама (Е линијама и линија А1 – Трг Славија – Аеродром Никола Тесла) не припадају ИТС и на овим линијама важе само папирне карте купљене у возилима у којима се користи услуга превоза.

У ИТС се примењују следеће цене:

1. Цена временске карте трајања 90 минута

Зона	Продајна цена са ПДВ (10%)
А	50,00
Б	50,00
Ц (за зоне А и Б)	100,00

Временска карта је карта која важи за више вожњи у одређеном временском периоду од момента куповине. Временска карта може се купити за вожњу на подручју једне зоне или на подручју две зоне.

2. Цена дневне карте

Зона	Продајна цена са ПДВ (10%)
А	120,00
Б	120,00
Ц (за зоне А и Б)	150,00

Дневна карта је карта која важи за неограничени број вожњи у току одређеног календарског дана. Дневна карта може се купити за вожњу на подручју једне зоне или за вожњу на подручју две зоне.

3. Цена вишедневне карте – седам дана

Зона	Продајна цена са ПДВ (10%)
А	800,00
Б	800,00
Ц (за зоне А и Б)	1.000,00

Вишедневна карта је карта која важи за неограничени број вожњи у току седам дана од дана куповине. Вишедневна карта може се купити за вожњу на подручју једне зоне или за вожњу на подручју две зоне.

4. Цена месечне карте

Грађани РС и страни држављани	
Зона	Продајна цена са ПДВ (10%)
А	2.200,00
Б	2.200,00
Ц (за зоне А и Б)	3.300,00

Повлашћене категорије:	
Студенти високошколских установа до навршених 26 година живота; студенти докторских студија и студенти факултета чије основне или интегрисане академске студије трају шест школских година, до навршених 28 година живота; ратни војни инвалиди и мирнодопски војни инвалиди са 20–40% инвалидности; цивилни инвалиди рата са 20–40% телесног оштећења; трајно неспособна лица за рад и привређивање; дијализирана лица; лица са лаком душевном заосталашћу; корисник права на новчану социјалну помоћ и његови чланови домаћинства који су обухваћени решењем о признавању права, под условом да ово право нису остварили по неком другом основу; корисници старосне/превремене старосне или инвалидске пензије; корисници породичне пензије; незапослена лица која су на евиденцији код организације надлежне за послове запошљавања на територији града Београда; избегла и интерно расељена лица која имају боравиште на територији града Београда; самостални уметници.	
А	1.000,00
Б	1.000,00
Ц (за зоне А и Б)	1.000,00
Правна лица за куповину карата за више од пет запослених	
А	2.000,00
Б	2.000,00
Ц (за зоне А и Б)	2.000,00

Месечна карта је карта која важи за неограничен број вожњи у току календарског месеца. Месечна карта се може купити за вожњу на подручју једне зоне или за вожњу на подручју две зоне.

5. Цена годишње карте

Грађани РС и страни држављани	
Зона	Продајна цена са ПДВ (10%)
А	24.000,00

Б	24.000,00
Ц (за зоне А и Б)	36.000,00
Повлашћене категорије: Студенти високошколских установа до навршених 26 година живота; студенти докторских студија и студенти факултета чије основне или интегрисане академске студије трају шест школских година, до навршених 28 година живота; ратни војни инвалиди и мирнодопски војни инвалиди са 20–40% инвалидности; цивилни инвалиди рата са 20–40% телесног оштећења; трајно неспособна лица за рад и привређивање; дијализирана лица; лица са лаком душевном заосталошћу; корисник права на новчану социјалну помоћ и његови чланови домаћинства који су обухваћени решењем о признавању права, под условом да ово право нису остварили по неком другом основу; корисници старосне/превремене старосне или инвалидске пензије; корисници породичне пензије; незапослена лица која су на евиденцији код организације надлежне за послове запошљавања на територији града Београда; избегла и интерно расељена лица која имају боравиште на територији града Београда; самостални уметници.	
А	
Б	
Ц (за зоне А и Б)	
Правна лица за куповину карата за више од пет запослених	
А	11.000,00
Б	11.000,00
Ц (за зоне А и Б)	11.000,00

Годишња карта је карта која важи за неограничени број вожњи у наредних 12 месеци и важи почевши од месеца када је уплата извршена. Годишња карта може се купити за вожњу на подручју једне зоне или за вожњу на подручју две зоне.

Мобилни оператори односно пословне банке преко којих се наплаћује цена карте (за карте плаћене путем СМС-а, односно мобилним телефоном путем одговарајуће апликације),

наплаћују своје трошкове од корисника независно од продајне цене карте, с тим да трошкови не могу бити већи од 15% продајне цене са ПДВ прописане овим ценовником.

Посредници у продаји папирних карата наплаћују своје трошкове од корисника независно од продајне цене карте, с тим да трошкови не могу бити већи од 15% продајне цене са ПДВ прописане овим ценовником.

Изван ИТС примењују се следеће цене:

1. Папирна карта купљена у возилу код возача на минибус експрес линијама – Е линијама

Продајна цена са ПДВ (10%)
200,00

Е линије не припадају ИТС и на овим линијама важе само папирне карте купљене у минибус возилима у којима се користи услуга превоза

2. Папирна карта купљена у возилу код возача на минибус експрес линији – линија А1 (Трг Славија – Аеродром Никола Тесла)

Продајна цена са ПДВ (10%)
400,00

Све продајне цене услуге превоза у јавном линијском превозу путника на територији града Београда у ИТС су са урачунатим порезом на додату вредност и изражене су у РСД.

Све врсте карата у ИТС важе у превозу путника градском железницом „БГ: воз”.

Пројекција оперативних трошкова

Оперативни трошкови представљају редовне годишње трошкове који настају како би предметна услуга функционисала на оптималном нивоу. За квалитетно пружање ове услуге потребно је издвојити средства за годишње оперативне трошкове који би обухватили: трошкове регистрације, премија осигурања и технички прегледи, зараде запослених, трошкове одржавања возила, трошкове замена батерија, трошкове лизинга и друго.

Ови трошкови нису одређени као фиксни јер је извесно да ће се износ ових трошкова мењати у зависности од промене цена одржавања, цена електричне енергије, цене рада, стопе пореза и других околности које утичу на промене, а на које није могуће утицати.

Трошкови лизинга: 334,78 РСД по км

Трошкови зараде запослених (брото): 257,40 РСД по км

Трошкови зараде менаџмента (брото): 4,95 РСД по км

Трошкови замене батерија: 19,53 РСД по км

Трошкови регистрације, премија осигурања и технички прегледи: 16,67 РСД по км

Трошкови гума: 9,37 РСД по км

Трошкови одржавања возила: 31,64 РСД по км

Трошкови електричне енергије: 30,40 РСД по км

Трошкови уградње, одржавања и замене система за пуњење возила: 70,17 РСД по км

Остали трошкови: 20,00 РСД по км

Укупни планирани оперативни трошкови: 794,91 РСД по км

Финансијски ток пројекта

Структура финансијских токова састоји се од три основне групе ставки:

- приходи;
- расходи;
- нето-приходи.

Приходи у финансијском току су сви приливи финансијских средстава у пројекту и укључују следеће категорије:

- укупни приход;
- извори финансирања (сопствени и туђи извори);
- остатак вредности пројекта (укључује преосталу вредност основних средстава, обртних средстава и резерви).

Расходи у финансијском току су они пословни догађаји који смањују финансијски потенцијал пројекта, тј. сви одливи финансијских средстава из инвестиционог пројекта без обзира о ком облику плаћања је реч и без обзира на власништво над тим средствима.

Део расхода резултат је инвестирања у циљу производње (инвестициона улагања и трошкови везани за инвестиције), који делује истовремено на смањење економског и финансијског потенцијала инвестиционог пројекта. Овде спадају трошкови основних средстава (без амортизације), обртних средстава, материјални трошкови, бруто плате, слични и остали расходи.

Део расхода последица је коришћења финансијског потенцијала који није створен унутар инвестиционог пројекта, па исти показује повраћај претходно примљених финансијских средстава, што значи да смањује финансијски, али не и економски потенцијал инвестиционог пројекта, и то:

- отплата кредита (ануитет = главница + камата);
- дивиденде;
- преостали расходи;
- премије по полисама осигурања;
- пореске обавезе (ПДВ, порез на добит и др.);
- издвајања у резерве;
- остало.

Нето приходи у финансијском току инвестиционог пројекта разлика су између његових прихода и расхода.

У финансијском току су обухваћена и вреднована сва пословна збивања од почетка улагања до краја пројектованог периода. У суштини, овај ток је комбинација приказа инвестиционих улагања и финансирања тих улагања, закључно са пословним резултатима саме инвестиције у периоду њеног праћења.

Економски ток пројекта

Структура економског тока пројекта, састоји се од три основне групе:

- приходи;

- расходи;
- нето-приходи.

Економски ток разликује се од финансијског тока по томе што се у приходе не укључују извори финансирања, а у расходе се не укључују расходи за отплату кредита и зајмова.

На основу поређења вредности улагања и разлике прихода и расхода у фази експлоатације пројекта, рачуна се профитабилност инвестиционог пројекта, помоћу интерне стопе повраћаја (рентабилности) – (ИСП; енг. Internal Rate of Return, IRR) или нето садашње вредности.

Економски ток пројекта садржи информације о оним пословним догађајима који утичу на кретање економског потенцијала пројекта, што подразумева приходе и расходе који су створени унутар инвестиционог пројекта.

Коефицијент покрића дуга рачуна се на следећи начин:

$$DSCR1 = \frac{\text{приходи/камата} + (\text{главница} / 1\text{-стопа пореза на добит})}{\text{приход пре одбитка пореза, камата, депресијације и амортизације } i\text{-те године} - \text{камата } i\text{-те године} - \text{главница } i\text{-те године} - \text{стопа пореза на добит}}$$

- приход пре одбитка пореза, камата, депресијације и амортизације i-те године

- камата i-те године

- главница i-те године

- стопа пореза на добит

4.1. Матрица алокације ризика

Ризик у пројекту представља будући догађај који може и не мора да се догоди и има одређену вероватноћу наступања. Уколико се оствари имаће утицај на најмање један од циљева пројекта – рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Када се говори о пословном ризику, он укључује могућност остварења позитивног или негативног резултата. Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика. Матрица ризика – вероватноћа и утицаја представља листу вероватноћа појаве ризика на једној и листу утицаја појаве ризика на другој страни.

		УТИЦАЈ			
		минимални	средњи	велики	Катастрофални
Вероватноћа	Вероватно (В)	С	С	В	В
	Могуће (М)	Н	С	С	В
	Мало вероватно (МВ)	Н	Н	С	В

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

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

Табела: Категоризација ризика у пројекту

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
1.	Ризици у планирању пројекта	Ризици управљања
2.	Планирање времена и временско прекорачење пројекта	Ризици управљања
3.	Ризици избора приватног партнера	Организациони ризик
4.	Ризици поступка јавне набавке	Организациони ризик
5.	Одредбе уговора непотпуне или неприлагођене потребама пројекта	Организациони ризик
6.	Неисправна документација за припрему понуде	Организациони ризик
7.	Грешке у калкулацијама приликом израде предрачунске вредности	Организациони ризик
8.	Немогућност прибављања потребних сагласности	Екстерни фактор
9.	Неефикасност у решавању услова и сагласности институција	Екстерни фактор
10.	Процена трошкова и буџет пројекта	Ризици управљања
11.	Ризик учинка	Технички ризици
12.	Недостатак стручне радне снаге, према успостављеним критеријумима и потребама	Екстерни ризик
13.	Некомпетентност чланова пројектног тима или особља накључним извршним позицијама (непознавање техничких аспеката пројекта)	Организациони ризик
14.	Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Организациони ризик
15.	Нереални циљеви	Организациони ризик
16.	Продуктивност нижа од норме	Ризици управљања
17.	Незадовољавања очекиваних стандарда приликом извођења радова	Ризици управљања
18.	Проблеми финансирања	Организациони ризик
19.	Испорука опреме и материјала са грешком	Ризици управљања

Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства:

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

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручно управљање

Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Процена трошкова
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			Х	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Постављање искусног руководства у компанији која је изабрана

Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Покривено уговором и гаранцијама
Наплата услуге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик тражње	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Адекватна процена потреба. Ризик тражње преузима град због цене карата, која је субвенционисана из буџета, с тим да га може смањити адекватним мерама буџетске политике.
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Регулисано прописом
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Увек бити у току, пратити. Приватни партнер сноси ризик општих промена закона, али јавни партнер може сносити ризике промена прописа који се доносе на нивоу Града Београда, изузев оних који су се могли предвидети у време доделе јавног уговора. Такође, јавни партнер сноси ризик дискриминаторних промена закона.
Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Каматне стопе изражене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Оштећење возила (Елементарна непогода која оштећује возило или намерно оштећење на возилима од	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

стране трећих лица) и повреде на раду							
Смањење обима рада због више силе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Јавни партнер пренеће на приватног партнера све ризике којима приватни партнер може ефикасно да управља.

Правно-институционални оквир у коме се спроводи пројекат, због своје променљивости и непредвидивости, носи ризик измене услова за реализацију уговора у дугорочном периоду. Одговорност за правно-институционалне ризике регулисана је уговором на начин да јавни партнер задржава обавезу управљања са ризиком промене прописа који се доносе на нивоу града, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира који се доносе на нивоу града јавни партнер је обавезан да омогући неометано спровођење уговора о ЈПП или да обештети приватног партнера због неиспуњења уговорних обавеза. Уговор нарочито регулише сарадњу и заједничку одговорност оба партнера у случају прибављања потребних дозвола и одобрења, настанка ризика више силе и решавања спорова.

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

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

Праћење спровођења усвојених одговора на ризике вршило би се на основу усвојеног плана управљања ризицима и усвојених стратегија за реакције на исте. Сврха праћења и контроле времена реализације пројекта јесте да прикаже начин одвијања пројекта да би се могло проверити да ли постоје одступања и уколико она постоје да укаже на потребу брзог

реаговања у циљу превазилажења проблема. Она се одвија у тачно одређеним временским интервалима по карактеристичним параметрима. Једна од главних карактеристика пројеката ЈПП је висока организованост, што је свакако неопходно због великог броја учесника. Из истих разлога и контрола је високо организована.

Анализа ризика и квантитативно вредновање је веома тешко и комплексно, због неизвесности везаних за дефинисање проблема, потешкоће које се јављају приликом вредновања чињеница, сложености откривања релевантних вредности, непредвидивости понашања учесника у процесу, и неједнозначности вредновања процеса. Постоје ризици чије квантитативно вредновање није могуће, може се само одредити његов значај и предвидети начин решавања уколико наступи.

На основу оваквог оквира, извршено је вредновање ризика у оквиру компаратора јавно-приватног партнерства, па се овом методом, тј. вредновањем ризика у оба случаја, највећи део ризика са великом вредношћу преноси са јавног на приватног партнера, у свим елементима реализације пројекта, од припреме преко израде техничке документације, набавке, финансирања, одржавања и управљања.

5. Права и обавезе јавног и приватног партнера

Основни услов за обављање делатности је поседовање одговарајућег возног парка према захтеваној врсти, капацитету и број ангажованих возила. Сва ангажована возила морају испуњавати Опште услове за рад на линијама јавног градског превоза путника у Београду и контролне прегледе.

Поред наведених услова у вези са возним парком, приватни партнер је у обавези да поседује возило за одржавање возног парка (сервисно возило), као и да у радном односу има потребан број возача у складу са бројем возила и радним временом возила.

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

Приватни партнер у поступку јавне набавке дужан је да обезбеди банкарску гаранцију којом потврђује озбиљност понуде.

Свака штета коју Приватни партнер претрпи или нанесе трећем лицу у обављању послова који су предмет уговора сноси Приватни партнер.

У циљу извршења уговорних обавеза, приликом закључења уговора, приватни партнер је дужан да обезбеди банкарску гаранцију за добро извршење посла своје пословне банке наплативу на први позив без приговора.

Обавезе јавног партнера су организација свих сегмената обављања услуге градског превоза електричним аутобусима, издавање аката о одобравању градског саобраћаја, израду редова вожњи, израду коначног месечног обрачина као и свих других активности везаних за организацију превоза као и обезбеђивање свих стабилних извора финансирања из буџета.

Полазећи од концепције јавно-приватног партнерства за обављање јавног линијског превоза путника на територији града, приказане и анализирани овим предлогом пројекта, који подразумева јавно-приватно партнерство, одређују се следећа права и обавезе јавног и приватног партнера:

Права и обавезе приватног партнера 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 предлогом пројекта,
- 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 градском одлуком која регулише превоз путника у градском 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 вожње по линијама,
- да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја градске управе
- да изгради минимум један депо за паркирање, пуњење и одржавање возила
- да приведе намени одговарајући део тзв. тролејбуског депоа који се налази на кат. парцели бр. 48/1 к.о. Стари град, како би ту приватни партнер извршио неопходно реновирање и/или изградњу објеката за паркирање, пуњење и одржавање возила што ће се прецизније дефинисати конкурсном документацијом и јавним уговором
- да у прве 3 године од датума потписивања уговора као резервно возило може користити соло хибридно возило
- има искључиво право обављања јавног аутобуског градског превоза путника на линијама које су дефинисане пројектом, конкурсном документацијом и јавним уговором.

Права и обавезе јавног партнера су:

- да врши оверу редова вожњи,
- 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 града,
- 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 услаглашава их са превозником),
- да уступи одговарајући део тзв. тролејбуског депоа који се налази на кат. парцели бр. 48/1 к.о. Стари град, како би ту приватни партнер извршио неопходно реновирање и/или изградњу и/или адаптацију објеката за паркирање, пуњење и одржавање возила што ће се прецизније дефинисати конкурсном документацијом и јавним уговором; да изда неопходне дозволе, сагласности и сл. за реновирање и/или изградњу и/или адаптацију објеката као и инстарирање и пуштање у рад самих система за пуњење електро возила што ће бити дефинисано конкурсном документацијом.
- да обезбеди неопходну инфраструктуру до самих депоа приватног партнера, уколико јавни партнер није у могућности да то уради, приватни партнер може обезбедити неопходну инфраструктуру, при чему поврат инвестиције може тражити од јавног партнера
- да омогући приватном партнеру да на окретницама и већим стајалиштима инсталира, односно угради пуњаче за електро возила у неопходном капацитету (помоћ приликом прибављања и издавања дозвола, прибављања дозвола за извођење радова, повезивања на електро мрежу, као и све неопходно за функционалност система за пуњење) уколико се установи потреба за то, што ће бити дефинисано конкурсном документацијом.
- да повећа обим саобраћаја, измени трасе и/или продужи трасе постојећих и уведе нове линије.
- врши контролу и надзор над обављањем повереног превоза.

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

5.1 Права и обавезе јавног и приватног партнера у делу промене цена услуге

У контексту сталних промена на тржишту, као што су промене цена електричне енергије (струје), радне снаге, одржавања и слично, које могу утицати на трошкове током периода од 20 година, кључно је унапред планирати како би се омогућила флексибилност у пружању услуга. У случају отвореног јавног тендера или јавно-приватног партнерства, неопходно је разматрати могућност корекције цена током трајања уговора.

Оба партнера уговора су свесна ових потенцијалних промена и ризика које оне носе, што је детаљно разматрано приликом анализе ризика. У случају да се тржишни услови промене, приватни партнер има право поднети захтев за промену цена, пружајући детаљно образложење и структуру предложене промене цена.

Одлука о одобравању промене цена доноси се на основу образложења и предлога приватног партнера или јавног партнера, које се доставља Градској скупштини Београда. Ова одлука се заснива на различитим факторима као што су промене цена енергетских ресурса, промене девизног курса, инфлације, законске регулативе и других релевантних чинилаца.

Такође, у складу са чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавни партнер регулише питања везана за накнаду приватном партнеру, укључујући начин утврђивања тарифа или накнада, њихово периодично прилагођавање, обавезе приватног партнера у пружању услуга и слично.

При изради предлога пројекта узимају се у обзир све релевантне информације о тржишту, трошковима и ценама у тренутку израде. Кључни фактори за израду су процена трошкова током целог периода трајања уговора, процењени број километара (на основу броја градских линија), као и анализа рентабилности и профитабилности пројекта.

Процена структуре цене услуге по пређеном километру коју би Јавни партнер исплаћивао Приватном партнеру спроведена је на основу сагледавања најзначајних годишњих оперативних трошкова обављања делатности у тренутку израде предлога пројекта односно следећег:

Редни број	Кључни параметри за промену цене	Процентуални утицај	Начин праћења промена
1	Средњи курс евра (ВЕ)	К1=20%	Званични периодични извештаји НБС
2	Трошкови зарада (ЛД)	К2=40%	Завод за статистику, Град Београд, Сектор за транспорт
3	Трошкови енергената – ел.енергије (струје) (ЦЕ)	К3=20%	Званични ценовник ел. енергије (струје) ЕПС-а за кориснике у привреди
4	Индекс потрошачких цена (ИПЦ)	К4=20%	Републички завода за статистику Републике Србије

$$П=К_1 \cdot ВЕ_1/ВЕ_0 + К_2 \cdot ЛД_1/ЛД_0 + К_3 \cdot ЦЕ_1/ЦЕ_0 + К_4 \cdot ИПЦ_1/ИПЦ_0$$

Где је:

П – збирни параметар

К₁ – процентуални утицај средње вредности курса евра

ВЕ₁ – средња вредност курса евра на дан контроле

ВЕ₀ – средња вредност курса евра коришћена у претходном прорачуну

К₂ – процентуални утицај висина бруто просечне зараде у Београду

ЛД₁ – висина бруто просечне зараде у Београду на дан контроле

ЛД₀ – висина бруто просечне зараде у Београду у претходном прорачуну

К₃ – процентуални утицај цене електричне енергије (струје)

ЦЕ₁ – цена електричне енергије (струје) на дан контроле

ЦЕ₀ – цена електричне енергије (струје) коришћена у претходном прорачуну

К₄ – процентуални утицај индекса потрошачких цена

ИПЦ₁ – цена индекса потрошачких цена на дан контроле

ИПЦ₀ – цена индекса потрошачких цена коришћена у претходном прорачуну

Почетна вредност збирног параметра износи 1, односно представља процентуални збирни утицај (100%) свих кључних елемената. Уговорена цена се коригује уколико је апсолутна разлика вредности збирног параметра и почетне вредности **збирног параметра већа или једнака +/-5%**:

$$|п-1| \geq 5\%$$

Промена цене врши се према утицају збирног параметра, а по обрасцу: $T_1 = T_0 \cdot п$

t₁ – Нова цена по пређеном километру

t₀ – Претходна цена

Анализа промене кључних елемената и калкулација вредности промене вршиће се на кварталном нивоу у односу на базну-понуђену цену у поступку ЈН. Након промене, новоутврђена цена постаје базна цена на основу које се врши свака нова промена.

Образложен захтев за промену јединичних трошкова производње транспортног рада може покренути свака уговорна страна. Захтев за промену цене обавезно садржи:

- вредности кључних елемената утврђених уговором,
- датум утврђивања нових вредности кључних елемената и
- вредност утврђеног збирног параметра.

Нова цена се примењује од првог дана наредног месеца у односу на месец у ком је утврђена промена.

Промена цене може бити вршена и чешће, односно сваки пут када вредност збирног параметра пређе износ од +/-5%.

Уколико дође до драстичног повећања цене једног од параметара, што подразумева повећање више од 15%, Превозник има право да захтева, а Секретаријат има обавезу да прихвати, повећање цене по том параметру пропорционално уделу тог параметра у цени.

Овај начин промене цене су утврдили представници Јавног партнера на основу досадашњег искуства у реализацији сличних послова.

Овако дефинисана промена цене услуге на основу промене цене електричне енергије, трошкова зарада и других оперативних трошкова, не сматра се повећањем вредности јавног уговора из члана 50. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

6. Врсте и износи средстава обезбеђења које треба да обезбеде партнери у пројекту

Сви понуђачи који буду подносили понуде у поступку јавне набавке ће бити у обавези да доставе оригинал безусловну и плативу на први позив, банкарску гаранцију за озбиљност понуде, са роком важности минимум 90 дана од датума отварања понуда односно до истека рока важности понуде, у износу од 0,1% од укупне вредности понуде без ПДВ-а.

Наручилац ће активирати наведено средство финансијског обезбеђења, у случају да понуђач одустане од своје понуде у року важења понуде, не достави доказе о испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта у складу са чланом 119. Закона о јавним набавкама, неосновано одбије да закључи уговор или не достави средство финансијског обезбеђења за извршење уговора.

Банкарска гаранција за озбиљност понуде у износу од 0.1%, ће бити враћена понуђачу, након закључења уговора, даном достављања банкарске гаранције за добро извршење посла.

Приватни партнер ће бити у обавези да у року од 30 дана од дана закључења уговора као средство финансијског обезбеђења за испуњење уговорних обавеза достави банкарску гаранцију на износ од 300.000,00 динара по ангажованом електричном аутобусу.

Приватни партнер банкарску гаранцију за добро извршење посла може доставити са роком важења који је краћи од рока важења уговора, уз обавезу да је продужава у временском року који ће бити дефинисан јавним уговором.

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.

Поред напред наведених средстава обезбеђења, приватни партнери ће бити у обавези да осигурају сва своја возила и путнике који користе јавни превоз.

Јавни партнер је у обавези да обезбеди стабилне изворе финансирања из буџета Града Београда.

7. Преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера

Учешће приватног партнера у пружању услуге превоза у Београду, одређено је испуњењем одређених група услова. У том смислу, поред општих услова које мора да испуни, а који су прописани Законом о јавним набавкама, конкурсном документацијом биће дефинисани и потребни додатни услови (технички капацитет приватног партнера).

Основни услов за обављање делатности је поседовање одговарајућег возног парка: 100 нових соло електричних аутобуса који подлежу европским нормама и стандардима, које је приватни партнер дужан да обезбеди и ангажује на раду у року од највише 3 године од дана закључења јавног уговора, који се сматра и прихвата као припремни период у оквиру кога ће приватни партнер бити у обавези да прибави и у рад укључи предвиђен број возила. Под термином “нови соло електрични аутобус” подразумева се соло електрични аутобус произведен у претходној или текућој години са првом регистрацијом у текућој години, са целокупном новом конструкцијом и уграђеним потпуно новим агрегатима, склоповима, подсклоповима, деловима и другим уграђеним ставкама. Уколико се година прве регистарције и година производње возила разликују за више од 1 (једне) календарске године, за датум прве регистрације узима се 31.12. године производње. Поред тога, приватни партнер је дужан да у тренутку подношења понуде докаже да располаже са минимум 70 хибридних соло возила (хибридно соло возило класе I са минимум 3 (троје) врата, произведено 2023. године или касније са првом регистрацијом у 2023. години или касније), за случај резерве и непредвиђених околности. Овако дефинисана хибридна соло возила могу се корисити у року од највише 3 године од дана закључења јавног уговора. Минималне техничке карактеристике нових соло електричних аутобуса и наведених хибридних возила биће ближе дефинисане конкурсном документацијом. Конкурсном документацијом и јавним уговором биће ближе дефинисан начин рада у случају хаварије, нестанка електричне енергије и слично.

Предвиђено је да приватни партнер у тренутку подношења понуде има минимум 3 закључена уговора јавно-приватног партнерства у области превоза, у градовима са популацијом

преко 100.000 становника, као и да поседује минимум 200 возила ангажованих на раду радним даном према реду вожње на линијама јавног превоза путника у градовима са популацијом преко 100.000 становника.

Поред наведених услова у вези са возним парком, приватни партнер је у обавези да поседује возило за одржавање возног парка (сервисно возило), као и да у радном односу има потребан број возача у складу са бројем возила и радним временом возила, што ће детаљније бити дефинисано конкурсном документацијом.

8. Преглед садржине јавног уговора и информације о поступку доделе

Сходно члану 7. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавно-приватно партнерство се дефинише као дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом.

Јавни уговор закључиће се као уговор о јавно-приватном партнерству без елемената концесије.

У поступку избора приватног партнера не примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на:

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

Поступак доделе јавног уговора за ЈПП, са или без елемената концесије, покреће се објављивањем јавног позива на српском језику и на страном језику који се уобичајено користи у међународној трговини.

Јавни позив се у истоветном тексту објављује у Службеном гласнику Републике Србије, као и у средству јавног информисања које се дистрибуира на целој територији Републике Србије, на интернет-страници јавног тела и на Порталу јавних набавки, са навођењем дана када је јавни позив објављен у Службеном гласнику Републике Србије.

Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници “*Tenders Electronic Daily*” и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра.

Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.

Сходно члану 14. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, учесник у поступку доделе јавног уговора може бити свако домаће или страно физичко, односно правно лице.

Групе привредних субјеката могу подносити понуде или наступати као учесници у поступку. Јавна тела не морају тражити од ових група лица да имају одређену правну форму како би учествовала у поступку. Од свих учесника у поступку чија је понуда оцењена као најповољнија мора се захтевати одређена правна форма по додели јавног уговора.

Потенцијални приватни партнери су у обавези да испуне услове и ниво квалитета услуга (стандарде) у складу са Закона о јавним набавкама, али и критеријуме за квалитативни избор привредног субјекта у погледу финансијског, пословног, техничког и кадровског капацитета, имајући у виду предмет уговора о јавно-приватном партнерству, односно:

- привредни субјект је регистрован код надлежног органа, односно уписан у одговарајући регистар;
- привредни субјект и његов законски заступник у периоду од претходних пет година од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава нису правноснажно осуђени, осим ако правноснажном пресудом није утврђен други период забране учешћа у поступку јавне набавке, за:

(1) кривично дело које је извршило као члан организоване криминалне групе и кривично дело удруживање ради вршења кривичних дела;

(2) кривично дело злоупотребе положаја одговорног лица, кривично дело злоупотребе у вези са јавном набавком, кривично дело примања мита у обављању привредне делатности, кривично дело давања мита у обављању привредне делатности, кривично дело злоупотребе службеног положаја, кривично дело трговине утицајем, кривично дело примања мита и кривично дело давања мита, кривично дело преваре, кривично дело неоснованог добијања и коришћења кредита и друге погодности, кривично дело преваре у обављању привредне делатности и кривично дело пореске утаје, кривично дело тероризма, кривично дело јавног подстицања на извршење терористичких дела, кривично дело врбовања и обучавања за вршење терористичких дела и кривично дело терористичког удруживања, кривично дело прања новца, кривично дело финансирања тероризма, кривично дело трговине људима и кривично дело заснивања ропског односа и превоза лица у ропском односу;

- привредни субјект је измирио доспеле порезе и доприносе за обавезно социјално осигурање или да му је обавезујућим споразумом или решењем, у складу са посебним прописом, одобрено одлагање плаћања дуга, укључујући све настале камате и новчане казне;
- привредни субјект није у периоду од претходне две године од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава, повредио обавезе у области заштите животне средине, социјалног и радног права, укључујући колективне уговоре, а нарочито обавезу исплате уговорене зараде или других обавезних исплата, укључујући и обавезе у складу с одредбама међународних конвенција које су наведене у Прилогу 8. Закона о јавним набавкама;
- не постоји сукоб интереса, у смислу закона, који не може да се отклони другим мерама;
- привредни субјект није покушао да изврши непримерен утицај на поступак одлучивања наручиоца или да дође до поверљивих података који би могли да му омогуће предност у поступку јавне набавке или је доставио обмањујуће податке који могу да утичу на одлуке које се тичу искључења привредног субјекта, избора привредног субјекта или доделе уговора.
- привредни субјект има важећу дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке, ако је таква дозвола предвиђена посебним прописом.

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

Критеријуми за квалитативни избор привредног субјекта у погледу финансијског, пословног, техничког и кадровског капацитета, у погледу исте врсте послова које учесник у поступку мора да испуњава биће дефинисани и у конкурсној документацији.

У складу са чланом 20. ЗЛПК, поступак избора приватног партнера спровешће се у складу са законом о јавним набавкама као отворени поступак јавне набавке.

У року од највише три године од дана закључења јавног уговора, који се сматра и прихвата као припремни период, колико се процењује да је потребно да се спроведу сви припремни радови и неопходна инфраструктура, приватни партнер мора имати на располагању свих предвиђених 100 нових соло електричних аутобуса.

Релативни значај сваког критеријума биће утврђен приликом сачињавања конкурсне документације, коју ће израдити пројектни тим, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке.

Јавни уговор ће садржати све одредбе које су неопходне за законито извршење обавеза јавног и приватног партнера у складу са овим предлогом пројекта ЈПП. Главна уговорна обавеза приватног партнера биће да дугорочно пружа услугу обављања комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, као делатности од општег интереса, на период од 20 година, и то на тренутним линијама тролејбуса које ће бити замењене линијама електричних аутобуса у складу са предметом овог ЈПП. Поред тога, у складу са чланом 46. ЗЈППК, јавни уговор укључује, између осталог, следеће параметре:

1) карактер и обим услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;

2) расподелу ризика између јавног и приватног партнера;

3) одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга у интересу јавности или корисника услуга, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9;

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;

6) захтеве у вези са друштвом за посебне намене 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) висину и начин израчунавања накнаде приватном партнеру;

9) накнаду приватном партнеру;

10) механизме за повећање или смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у зависности од доброг или лошег квалитета његових услуга;

11) поступак који јавни партнер користи за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем возила као и извршених услуга, ако је потребно;

12) поступке за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);

13) обим обавезе приватног партнера да обезбеди измену возила 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;

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

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) меру 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) компензацију и пребијање потраживања;

22) последице штетне промене прописа;

23) разлоге и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити Граду или приватном партнеру), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19;

24) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

25) све споредне или повезане уговоре 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 који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

28) опорезивање и фискална питања - ако постоје.

Уговор неће садржати одредбе које би на било који начин довеле до одговорности Републике Србије или имале директног утицаја на буџет Републике Србије.

Јавни уговор ће бити састављан у складу са позитивним законима и прописима Републике Србије, као и уз евентуално узимање у обзир примера најбољих пракси из пројеката ЈПП у јавном превозу у региону (тзв. *public service contracts*), у мери у којој је то у складу са позитивним законодавством Републике Србије.

Јавни уговор ће садржати и одређење стандарда квалитета пружања услуга јавног превоза, којима ће се прецизно дефинисати ниво услуге које ће приватни партнери морати да обезбеде. Приватни партнер мораће да обезбеди возила која испуњавају одређене захтеве која поставља јавни партнер. Поменути захтеви биће дефинисани посебним актом који ће бити саставни део уговора.

Јавним уговором ће се, између осталог, од приватног партнера захтевати да испуни и следеће услове. Сва возила морају испуњавати одредбе техничке спецификације за електричне аутобусе за рад на линијама јавног превоза путника у Београду. Услови за возила су:

- максимална старост возила: У моменту започињања рада сваки конкретни соло електрични аутобус, у оквиру припремног периода од 3 године, мора бити нов. Под термином “нови соло електрични аутобус” подразумева се соло електрични аутобус произведен у претходној или текућој години са првом регистрацијом у текућој години, са целокупном новом конструкцијом и уграђеним потпуно новим агрегатима, склоповима, подсклоповима, деловима и другим уграђеним ставкама. У периоду експлоатације, то јест трајања јавног уговора, ниједан соло електрични аутобус не сме бити старији од 10 година, рачунајући од момента давања сагласности јавног партнера за укључење у рад конкретног соло електричног аутобуса.
- видео надзор, уређаје за бројање путника, бесплатан интернет, превозник ће бити обавезан да обезбеди у роковима који ће бити предвиђени уговором, а који не могу бити краћи од 180 дана, од дана увођења новог соло електричног аутобуса у посао
- остале карактеристике возила ће бити дефинисане конкурсном документацијом.

Превозник је дужан да примењује прописе и стандарде који се односе: на заштиту и унапређење животне средине, ефикасно коришћење енергије, безбедности и здравља на раду и др.

Превозник се обавезује да примењује тарифну политику и политику цена коју утврђује Градоначелник посебним актом.

Секретаријат утврђује измене нивоа обима рада, броја и капацитета возила које ангажује на раду. У складу са поштовањем интереса и повратом инвестиције приватног партнера, Секретаријат не би могао да смањи ниво обима рада испод планираног обима дефинисаним

пројектом ЈПП, конкурсном документацијом и уговором. Јавни партнер може изменити, односно продужити трасе линија и увести нове линије водећи рачуна да се не наруши аутономија возила. Уколико дође до захтева за повећањем броја возила на раду, мора се поштовати интерес и поврат инвестиције приватног партнера, као и реални рокови испоруке нових, односно додатних возила.

Поред наведеног, јавни уговор ће садржати и механизме подстицања и кажњавања приватног партнера. Реализација уговореног обима превоза прати се према извршењу обима услуга превоза на линији на месечном нивоу: 1) извршење обима услуга превоза на линији на месечном нивоу преко 85% плаћа се по оствареном броју километара 2) извршење обима услуга превоза на линији на месечном нивоу од 83% до 85% плаћа се по оствареном броју километара са умањењем од 1%, 3) извршење обима услуга превоза на линији на месечном нивоу испод 83% плаћа се по оствареном броју километара са умањењем од 2%.

Уговор се закључује на период од 20 година.

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

Скупштина града Београда дужна је да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине града Београда. 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, јавно тело мора одабраном најповољнијем понуђачу понудити закључење јавног уговора у року који је одредио одлуком о избору најповољније понуде, а по добијеној сагласности Скупштине града Београда.

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

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

9. Захтеви у области заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер

9.1. Захтеви у области заштите животне средине

Поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском саобраћају на територији града Београда је значајно са аспекта обезбеђивања адекватног превоза свих категорија грађана, који исказују захтеве за коришћењем услуга градског превоза путника, а за долазак до циљних дестинација.

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

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

Развој и унапређење система јавног градског 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 превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

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

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

- Закон о заштити животне средине
- Закон о управљању отпадом
- Закон о процени утицаја на животну средину
- Закон о заштити ваздуха
- Закон о заштити од буке у животној средини

- Закон о заштити земљишта и др.

У оквиру наведених закона, за делатност јавног градског 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 и 94/2024 др.закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом.

Члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл.гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 23/2019, 128/2020 – др.закон и 76/2023) 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“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 23/2019, 128/2020 – др.закон и 76/2023) 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 и 94/2024 – 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 и 94/2024 – 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 и 94/2024 – 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 и 94/2024 – 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 и 35/2023) 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 и 35/2023) 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 и 35/2023) 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 и 35/2023) 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 и 35/2023) дефинише да је власник отпадног возила, које је настало његовом активношћу, дужан предати возило лицу које има дозволу за сакупљање или третман отпада.

9.2. Захтеви у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер

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

Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023); 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 превоза путника, од посебног значаја су следећи чланови:

Члан. 9 Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да обезбеди и спроводи превентивне мере безбедности и здравља на раду у складу са овим законом и прописима донетим на основу овог закона. Послодавац је дужан да обезбеди безбедност и здравље запосленом у свим активностима послодавца и на свим нивоима организовања рада и радног процеса. Послодавац се не ослобађа обавеза и одговорности у вези са применом мера безбедности и здравља на раду одређивањем правног лица, односно предузетника са лиценцом или другог лица или преношењем својих обавеза и одговорности на та лица. У случају настанка повреде на раду због елементарних непогода, озбиљне, неизбежне и непосредне опасности које су изван контроле послодавца или због изузетних догађаја чије се последице упркос свим предузетим мерама од стране послодавца нису могле избећи, послодавац није одговоран у смислу овог закона.

Члан 10. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да: радни процес прилагоди способностима запосленог у погледу безбедности и здравља на раду; обезбеди одговарајуће услове радне средине; средства за рад и личну заштитну опрему обезбеди да буду одговарајући, да не угрожавају безбедност и здравље запосленог. Послодавац је дужан да се при планирању и увођењу нових технологија консултује са запосленима и/или представницима запослених по питањима избора опреме за рад, услова рада и радне средине и њихових последица на безбедност и здравље запослених. Послодавац је дужан да предузме мере и обезбеди да само они запослени којима су издата одговарајућа упутства и дозволе за рад имају приступ зонама у којима је присутна озбиљна, неизбежна или непосредна опасност или штетност која може да угрози здравље запосленог.

Члан 11. Закона о безбедности и здравља на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) налаже да је послодавац дужан да обезбеди да спровођење мера безбедности и здравља на раду не проузрокује финансијске трошкове за запосленог и представника запослених.

Члан 12. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да приликом организовања рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, укључујући пружање информација и обуке запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог и у току рада, избором радних и производних метода којима се обезбеђује заштита живота и здравља на раду. Послодавац је дужан да прилагоди превентивне мере из става 1. овог члана узимајући у обзир промењене околности у циљу побољшања постојећег стања.

Члан 14. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да општим актом утврди права обавезе и одговорности у области безбедности и здравља на раду.

Члан 16. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да донесе акт о процени ризика у писаној форми за сва радна места у радној средини и да утврди начин, мере и рокове за отклањање или смањење ризика на најмању могућу меру. Послодавац је дужан да донесе акт о процени ризика за сва радна места на којима ученици обављају професионалну праксу или практичну наставу или учење кроз рад у систему дуалног образовања у складу са законом који уређује дуално образовање. Послодавац је дужан да обезбеди да мере утврђене актом о процени ризика буду интегрисане у све активности послодавца и на свим нивоима. Послодавац је дужан да измени акт о процени ризика у случају појаве сваке нове опасности или штетности и промене нивоа ризика у радном процесу, увођења новог радног места и нове технологије и промене услова радне средине. Акт о процени ризика заснива се на утврђивању опасности и штетности на радном месту у радној средини, на основу којих се врши процена ризика од настанка повреда и оштећења здравља запосленог. Начин и поступак процене ризика на радном месту и у радној средини прописује министар надлежан за послове рада.

Члан 28. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да запосленима обезбеди и изда на употребу средства за рад и личну заштитну опрему у исправном стању и на којима су примењене прописане мере за безбедност и здравље на раду и да обезбеди контролу њихове употребе у складу са наменом. Послодавац је дужан да спроведе обуку запослених за правилно коришћење личне заштитне опреме.

Члан 33. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) дефинише да је послодавац дужан да изврши обуку запосленог за безбедан и здрав рад: 1) код заснивања радног односа, односно другог радног ангажовања; 2) премештаја на друге послове; 3) приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад или промене опреме за рад, 4) код промене радног процеса. Послодавац је дужан да запосленог у току обуке за безбедан и здрав рад упозна са ризицима на радном месту на које га одређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду у складу са актом о процени ризика. Обуку из става 1. овог члана послодавац обезбеђује у току радног времена, а трошкови обуке обезбеђују се из средстава послодавца и не могу бити на терет запосленог. Обука за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођена специфичностима његовог радног места и спроводи се по програму, чији садржај послодавац мора, када је то потребно, да обнавља и мења. Ако послодавац одреди запосленом да обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог обучи за безбедан и здрав рад на сваком од тих радних места. Послодавац код кога под његовим надзором и руковођењем, на основу уговора, споразума или по било ком другом основу, обављају рад запослени другог послодавца, дужан је да те запослене обучи за безбедан и здрав рад, у складу са овим законом.

Члан 27. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) 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 56. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл.гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да је дужан да запосленом на радном месту са повећаним ризиком пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Послодавац је дужан да запосленом који рад обавља ноћу у складу са законом, обезбеди претходни и периодични лекарски преглед. Претходни, периодични и циљани лекарски прегледи запослених врше се на начин, по поступку и у роковима утврђеним прописима о безбедности и здрављу на раду које споразумно прописују министар надлежан за послове рада и министар надлежан за послове здравља. 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. Послодавац је дужан да запосленог на његов захтев упути на лекарски преглед који одговара ризицима на радном месту у редовним интервалима, а најкасније у року од пет година од претходног прегледа. Трошкови лекарских прегледа падају на терет послодавца.

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, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) 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, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) 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, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) 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, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023) 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 градски 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.

10. Планирана динамика развоја пројекта

За разлику од многих других пројеката, пројекат ЈПП без елемената концесије у обављању комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда ће моћи да се примењује одмах по окончању свих активности у вези избора и доделе уговора, у складу са Законом о јавним набавкама, Законом о ЈПП и концесијама и другим позитивним законским прописима.

План временских активности за реализацију Пројекта ЈПП

Активности	Очекивани рокови у данима
Фаза 1: Фаза израде предлога и добијања сагласности на пројекат ЈПП без елемената концесије	
Формирање пројектног тима ради израде предлога пројекта	T=0
Достављање предлога Пројекта Комисији за ЈПП ради давања мишљења да ли се нацрт предлога Пројекта може реализовати у форми ЈПП	T+20
Мишљење Комисије за ЈПП	T+50
Одлука Скупштине града Београда о давању сагласности на предлог пројекта ЈПП	T+70
Укупно	T+70=T1

Фаза 2: Фаза спровођења поступка јавне набавке и потписивања Јавног Уговора	
Доношење Одлуке о покретању поступка јавне набавке	T1
Објава јавног позива за одабир приватног партнера	T1+20
Рок за израду понуда, отварање достављених понуда	T1+72
Оцена понуда и доношење одлуке о избору најповољнијег понуђача, додела и закључење Јавног уговора	T1+87
Укупно	T1+87=T2
Фаза 3: Пружање услуге	
Почетак пружања услуге	T1+T2=157

Временски оквир је предвиђен тако да се максимално смањи ризик кашњења са почетком рада. Индикативан период трајања поступка је 6 (шест) месеци и верује се да је довољан за завршавање поступка.

Јавни градски превоз путника ни у једном тренутку не сме да се доведе у питање. Зато ће сви учесници у поступку јавне набавке услуге градског превоза путника бити у обавези да, већ приликом давања понуде, докажу да испуњавају све потребне услове за обављање ове делатности (да имају довољан број електричних аутобуса, возача и другог возног особља, као и да испуњавају и све друге услове који ће бити предвиђени конкурсном документацијом), како би одмах по потписивању уговора могли да је обављају.

Уговор са приватним партнером ће бити потписан на период од 20 година и он ће, за све време трајања уговора, бити у обавези да у потпуности обавља поверене послове.

Број:34-462/24-ГВ

Градско веће града Београда, на седници одржаној 20. децембра 2024. године, на основу члана 54.став 1 Статута града Београда („Службени лист града Београда“ бр. 39/08, 6/10, 23/13, „Службени гласник РС“, број 7/16 – одлука УС и „Службени лист града Београда“ бр 60/19), донело је

ЗАКЉУЧАК

1. Усваја се Информација о пријему самоиницијативног предлога пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности градског превоза путника на територији града Београда, односно замена постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса.
2. Задужује се Секретаријат за јавни превоз да као Јавно тело предузме све радње и активности предвиђене Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама у циљу реализације тачке 1. овог закључка.

ГРАДСКО ВЕЋЕ ГРАДА БЕОГРАДА
Број: 34-462/24-ГВ – 20. децембар 2024. године

ПРЕДСЕДНИК ГРАДСКОГ ВЕЋА
Александар Шапић, с.р.

Доставити:
- Секретаријату за јавни превоз
- Писарници

М За тачност отправка
в.д. заменика начелника Градске управе
града Београда – секретара Секретаријата за
за општинске послове и прописе



Наташа Букић

Градско веће града Београда, на седници одржаној 9. децембра 2024. године, на основу члана 54.став 1. Статута града Београда („Службени лист града Београда“ бр. 39/08, 6/10, 23/13, „Службени гласник РС“, број 7/16 – одлука УС и „Службени лист града Београда“ бр 60/19), донело је

ЗАКЉУЧАК


1. Усваја се Информација о стању возила јавног превоза путника – у оквиру електроподсистема (тролејбуси).
2. Ради обезбеђења несметаног и континуираног обављања превоза путника возилима из тачке 1. овог закључка, потребно је формирати радну групу на нивоу града Београда коју ће чинити представници органа града Београда и представници ЈКП ГСП „Београд“, која ће имати задатак да сагледа стање у оквиру електроподсистема и предложи мере за превазилажење проблема.
3. Задужује се Секретаријат за јавни превоз да преузме све активности ради реализације тачке 1. и 2. овог закључка.

ГРАДСКО ВЕЋЕ ГРАДА БЕОГРАДА
Број: 34-421/24-ГВ – 9. децембар 2024. године

ПРЕДСЕДНИК ГРАДСКОГ ВЕЋА
Александар Шапић, с.р.

Доставити:

- Секретаријату за јавни превоз
- Писарници

 За тачност отправка
в.д. заменика начелника Градске управе
града Београда – секретара Секретаријата за
за скупштинске послове и прописе



Информација о стању возила јавног превоза путника – у оквиру електроподсистема (тролејбуси)

Функционисање јавног линијског превоз у Београду дефинисано је Одлуком о јавном линијском превозу путника на територији града Београда коју доноси Скупштина града Београда ("Службеном листу града Београда", бр. 61/2009, 10/2011, 55/2011, 69/2014, 2/2015, 86/2016, 89/2020, 106/2020, 22/2021, 111/2021, 19/2022, 76/2022 и 23/2023.

Јавни линијски превоз путника на територији града Београда обављају:

- ЈКП ГСП „Београд“

- Акционарско друштво за превоз путника железницом „Србија воз“ и

- приватни превозници са којима су потписани уговори након спроведених поступака јавно-приватног партнерства на период од 10.

ЈКП ГСП „Београд“, у оквиру електроподсистема, на територији града Београда успоставио је 7 тролејбуских линија у редовном режиму.

ЈКП ГСП „Београд“ је дана 06.12.2024. године, Секретаријату за јавни превоз је доставио Захтев за обнављањем возног парка ЈКП ГСП „Београд“.

У Захтеву се наводи да је у претходне две године ЈКП ГСП „Београд“ обновио возни парк са 100 нових зглобних гасних аутобуса и уговорио додатну испоруку 100 гасних зглобних аутобуса и 50 соло гасних аутобуса који се очекују у саобраћају већ почетком наредне године. Такође, наводи се и да је уговорена испорука 25 трамваја и у плану је додатна набавка 80 трамваја. Одређени број нових трамваја појавиће се у саобраћају током наредне године, чиме ће се значајно обновити и овај део возног парка предузећа. Поред тога, уговорена је набавка и 20 комби возила (која се користе за превоз особа са посебним потребама) чија испорука је у току.

ЈКП ГСП „Београд“ у Захтеву наводи тренутно стање возила јавног превоза путника – у оквиру електроподсистема (тролејбуси), и то да је:

„Тренутно најстарији возни парк је у тролејбуском систему. ГСП располаже са укупно 92 тролејбуса, чија је просечна старост изнад 15 година. Од наведеног броја 2 тролејбуса су предвиђена да се расходују, 2 су искључена из саобраћаја због тежих отказа (шасија) и 10 је тренутно искључено због лакших отказа. Последња набавка реализована је 2011. године. Радним данима саобраћа 69 соло и 8 зглобних тролејбуса. Тренутно због недовољног броја технички исправних тролејбуса на линији број 21а саобраћај се обавља са 5 соло аутобуса и на линији број 40 ангажована су 3 аутобуса уместо тролејбуса. Недовољна поузданост наведених возила између осталог утиче да на тролејбуским линијама проценат реализације полазака је нижи него на аутобуским линијама. Напомињемо да постојећи тролејбуси поседују клима уређаје који нису довољног капацитета да обезбеде жељену температуру у путничком простору током летњих месеци.“

Због наведеног стања у оквиру електроподсистема (тролејбусима), ЈКП ГСП „Београд“ је Секретаријату упутио молбу за обезбеђење потребних финансијских средстава за

набавку нових тролејбуса како би и тај део јавног превоза могао несметано функционисати.

Одлуком о Градској управи Града Београда („Службени лист Града Београда“, број 126/16, 2/17, 36/17, 92/18, 103/18, 109/18, 119/18 и 60/19), у члану 46а утврђена је надлежност Секретаријата за јавни превоз тако што између осталог врши послове који се односе на: организацију, начин обављања и коришћења јавног линијског превоза путника.

На основу наведеног а са циљем да се додатно побољша квалитет јавног превоза путника – у оквиру електроподсистема (тролејбусима), предлаже се да Секретаријат за јавни превоз да као надлежна организациона јединица Градске управе града Београда, предузме све радње и активности како би Градско веће града Београда усвојило информацију и донело закључак, како би се приступило предузимању свих радњи и активности у складу са циљем континуираног вршења и подизања квалитета услуге јавног превоза путника – у оквиру електроподсистема (тролејбусима), а у циљу предлагања мера за превазилажење проблема.

У циљу сагледавања стања у оквиру електроподсистема (тролејбуси) и предлагања мера за превазилажење проблема, потребно је формирати радну групу на нивоу Града Београда коју ће чинити представници Града Београда и представници ЈКП ГСП „Београд“.