

## ПРЕДЛОГ

На основу члана 26. став 1. тачка 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије“ број 88/11, 15/16 и 104/16) и члана 40. Статута општине Србобран („Службени лист општине Србобран“, број 4/2019, 20/2019, 6/2022 и 12/2025), Скупштина општине Србобран, на \_\_ седници одржаној \_\_\_\_\_. 2025. године, донела је

### ОДЛУКУ

#### О УСВАЈАЊУ КОНЦЕСИОНОГ АКТА

**за поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран**

#### Члан 1.

Усваја се Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран, који је саставни део ове Одлуке са мишљењем Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, број 26/2025 од 13.11.2025. године.

#### Члан 2.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном листу општине Србобран”.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

Аутономна Покрајина војводина

Општина Србобран

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ СРБОБРАН

Број:

Дана:

Председник Скупштине општине Србобран



Република Србија  
Аутономна Покрајина војводина  
Општина Србобран  
ОПШТИНСКА УПРАВА  
Број: 000310551 2025 08910 004 003 000 002  
Дана: 03.12.2025. године  
21480 Србобран, Трг Слободе бр. 2

**ПРЕДМЕТ:** Одлука о усвајању Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран и упућује га Скупштини општине Србобран

## I ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за доношење Одлуке о усвајању Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран и упућује га Скупштини општине Србобран је члан 26. став 1. тачка 3. и члан 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије“ број 88/11, 15/16 и 104/16) и члан 40. Статута општине Србобран („Службени лист Општине Србобран“, број 4/2019, 20/2019, 6/2022 и 12/2025).

## II РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ И САДРЖАЈ

Општинско Веће општине Србобран је дана 06.02.2025. године донело Закључак о покретању иницијативе за спровођење Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран, број 000307450 2025 08910 003 000 060 107 04 011.

Општина Србобран је у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама дана 08.05.2025. године поднела Предлог концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Комисија за јавно-приватно партнерство Републике Србије је предметни Предлог пројекта јавно-приватног партнерства разматрала на седници одржаној 13.11.2025. године и дала позитивно Мишљење, под бројем 26/2025.

Имајући у виду све горе наведено, а сходно Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама предлаже се доношење Одлуке о усвајању Предлога Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран.

### III ПОТРЕБНА СРЕДСТВА

За спровођење ове Одлуке потребно је издвојити средства из буџета општине Србобран.

Председник Општине Србобран

Радивој Дебељачки





**ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ  
ОБАВЉАЊА ДЕЛАТНОСТИ ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА  
ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ СРБОБРАН**

**Мај, 2025. године**

## САДРЖАЈ

1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ	3
2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ	3
2.1. Основни подаци о општини и преглед тренутног стања у предметној области	5
2.2. Предлог будућег стања, линије, броја полазака и километара	12
2.3. Циљеви пројекта	16
3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ДУЖИНЕ ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ	17
4.ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	21
5.УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА	24
6.МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	35
7.ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ	41
8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТИ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	43
8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза	43
8.2. Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора	44
8.3. Цена услуге приградског линијског превоза путника	45
8.4. Концесиона накнада	45
9. АНАЛИЗА ПРОЈЕКТОВАНИХ РАСХОДА, ПРИХОДА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА	46
10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА	57
11. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	63
12. ЈАВНИ УГОВОР	64
13. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	69
14. ПРИЛОЗИ	70

## **1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ**

Чланом 10. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је дефинисано да је концесија, у смислу овог закона, уговорно или институционално ЈПП са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављање делатности од општег интереса, које јавни партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Чланом 10. став 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) прописано је да су посебни облици концесије, концесија за јавне радове и концесија за јавне услуге.

Чланом 10. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) одређено је да концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, јесте уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или тог права заједно са плаћањем.

## **2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ**

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

Организација обављања приградског линијског превоза путника на територији општине Србобран је у надлежности општине Србобран, што је дефинисано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 – др.закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), Закона о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/2007, 83/2014 – др.закон, 101/2016 – др.закон, 47/2018 и 111/2021 – др.закон), Закона о комуналним делатностима („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018, 94/2024), као и одредбама Одлуке о обављању комуналне

делатности линијског превоза путника (“Сл.лист општине Србобран”, бр. 4/2013, 19/2016-др. одлука, 2/2017,8/19 и 13/2019).

Основни разлог поверавања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Србобран, која ће бити понуђена приватном партнеру путем јавног конкурса, произилази превасходно из искустава која су стечена у претходном периоду обављања делатности превоза путника.

Општина Србобран заузима површину од 284 км<sup>2</sup> и обухвата три насеља Србобран, Турију и Надаљ. По подацима пописа из 2022. године, број становника је 14.357. Удаљеност насељених места од административног центра и путева креће се у распону до 20 километара. Тренутно постоји превозник који обавља услугу по спроведеној концесији за приградски превоз. Јавни уговор истиче у току 2025. године, те је потребно спровести нови поступак, а искуства општине показују целисходност поверавања делатности.

Организовањем приградског линијског превоза на начин који је предмет ове концесије обезбеђује се превоз свим категоријама становништва, са свих делова територије у адекватним терминима и на начин који задовољава потребе сваке појединачне категорије у погледу обима и времена превоза.

Како општина Србобран нема јавно предузеће које се бави обављањем делатности приградског линијског превоза путника неопходно је спровести поступак реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, односно поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у приградском саобраћају на територији општине Србобран, а сходно одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016).

Поверавањем обављања комуналне делатности линијског превоза путника у приградском саобраћају на територији општине Србобран значајно је са аспекта обезбеђивања адекватног превоза ђака до школских установа, радника до радних места, и других категорија грађана који исказују захтеве за коришћењем услуга приградског превоза путника за долазак до бираних одредишта, чиме се стварају потребни услови за



нормално функционисање и свакодневну комуникацију грађана општине Србобран, нарочито социјално угрожених група и старих, самачких домаћинстава која немају другу алтернативу превоза до административног центра.

У функционисању приградског превоза путника користи се мрежа путне инфраструктуре на територији општине Србобран, односно постојећи државни и локални путеви. Реч је углавном о новоизграђеним и путевима на којима су вршене реконструкције скоријег датума. Исти је у функцији омогућавања мобилности и приступачности свим социјалним категоријама становништва. Такође, у функцији је повећања мобилности свих грађана уз рационално коришћење просторних, економских и еколошких ресурса предметног простора.

Чињеница је и да је с обзиром на број путника, цену возила, плате запослених и друге издатке, формирање јавног предузећа економски неодрживо, посебно имајући у виду велику пређену километражу са једне стране и релативно мале приходе са друге стране. Предмет јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер закључити са приватним партнером је обављање комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран.

Предлог линије у приградском линијском превозу путника на територији општине Србобран:

**Србобран – Турија - Надаљ – Надаљска раскрсница - у оба смера**, односно:  
Србобран - Турија (грађевински реон Србобран и ванграђевински реон до уласка у Турију) па Турија – Надаљ (грађевински реон Турија и ванграђевински реон до уласка у Надаљ) до Надаља – Надаљске раскрснице (грађевински реон Надаљ и ванграђевински реон до раскрснице Надаљ), у оба смера.

## **2.1. Основни подаци о општини и преглед тренутног стања у предметној области**

Општина Србобран се налази у аутономној покрајини Војводина, Република Србија, и заузима средишњи део Бачке на површини од 284 квадратна километра. Општину чине 3 насеља: Србобран, Турија и Надаљ. Србобран као град, највеће је и најбројније насеље истоимене општине. Турија и Надаљ су сеоска насеља.

Већим делом град лежи на левој, а мањим на десној обали Великог бачког канала. Са севера и истока опасан је меандром речице Криваје која се нешто источније од Србобрана улива у Велики бачки канал.

Географски положај Србобрана је веома повољан. Сем воденог пута Великим бачким каналом којим је преко Дунава и Тисе повезан са светским воденим путевима, кроз њега пролазе и два веома значајна сувоземна пута која се укрштају у самом центру града. Меридијанског правца је Интернационални пут који повезује југ са севером наше земље, односно средњу и јужну Европу. Упоредничког правца је пут који повезује Подунавље са Потисјем. Исти, упореднички правац, покрај јужне ивице насеља има и железничка пруга Сомбор-Бечеј.

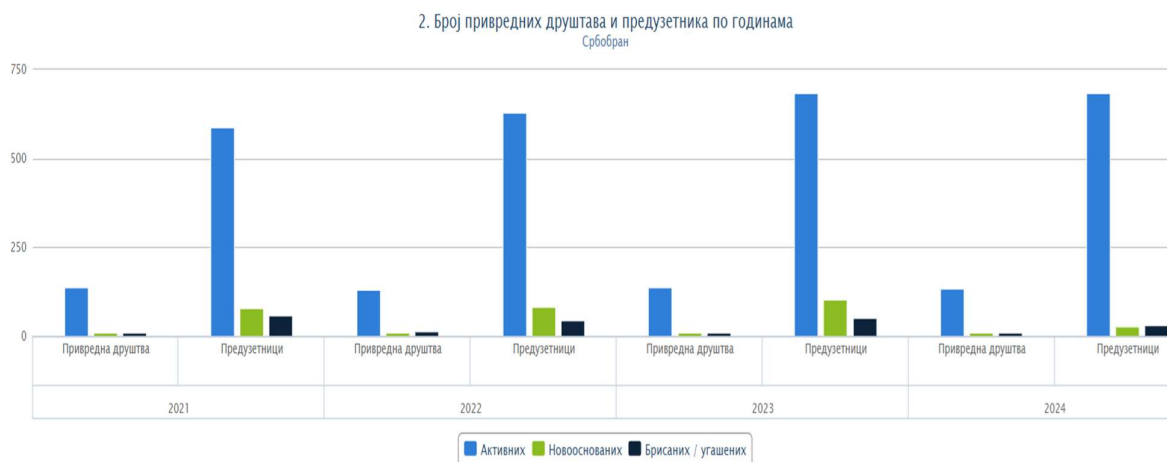
По попису становништва из 2022. године општина Србобран имала је 14.357 становника, од тога по насељеним местима Србобран: 10.496 Надаљ: 1.804 Турија 2.057, а природни прираштај 2024. износио је -4,3‰.

Општина Србобран је раскршће путева у пољопривредном подручју с трговином, угоститељством и индустријским погонима. На теренима канала и пољопривредном земљишту развијен је лов и риболов. По степену развијености локалних самоуправа, спада у трећу категорију (60%-80% републичког просека). Ово указује на потребу за даљим улагањем у инфраструктуру, образовање и јавне услуге, како би се осигурао бољи квалитет живота за грађане и подстакла економска активност у општини. На територији општина Србобран послују бројни предузетници и привредна друштва из различитих сектора, што указује на разноврсну привредну структуру и динамичан пословни амбијент. Ова предузећа играју кључну улогу у економији општине, стварању нових радних места и подршци локалној заједници. Њихов развој је тесно повезан с општинским напорима да се унапреди инфраструктура, побољшају пословни услови и привуку нове инвестиције.

Упоредни преглед привредних друштава и предузетника на територији општине Србобран<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup>Извор: РСЗ



Доступни подаци РСЗ о броју запослених и незапослених у периоду од 2021. до 2024. године на територији општине Србобран, указују на одређене трендове на тржишту рада. У 2021. години, број запослених био је 4.520, а број незапослених 1.457. У 2022. години, број запослених је био сличан, са падом од само 3 запослена, што указује на стабилност тржишта рада. Међутим, број незапослених значајно је опао на 1.350, што представља смањење незапослености. Током 2023. године, број запослених је порастао на 4.683, што указује на позитиван тренд запошљавања. У истом периоду, број незапослених се наставио смањивати и износио је 1.184. За 2024. годину, број незапослених је порастао на 1.243, што може указивати на неке нове економске изазове, иако број запослених остаје стабилан. Подаци за наведени период указују на позитивне трендове у запошљавању и смањењу незапослености, са могућим осцилацијама у наредним годинама.

На територији општине Србобран налази се једна предшколска установа, четири основне школе и једна Гимназија и економска школа. Најближи универзитетски центар је Универзитет у Новом Саду.

Као посебан ограничавајући фактор, посматрано за дужи временски период, издвајају се негативни демографски трендови, односно одлив младог и образованог становништва са једне стране, те старење становништва и погоршавање виталних карактеристика с друге стране које дугорочно доводи у питање обезбеђивање довољног броја радно способног и квалификованог становништва.

Са обзиром на изнесене чињенице Општина Србобран тежи ка даљем развоју и задржавању становништва, а посебно млађе популације. Већи део становништва је и даље принуђен да своје интересе остварује одласком у суседне општине те је стога неопходно обезбедити што лакши и бржи долазак до аутобуске станице. Потребно је такође омогућити радницима и ученицима који похађају школу одосно који су запослени у општинском центру или у суседним општинама да из Турије и Надаља лакше и брже дођу до одредишта или до аутобуске станице Србобран одакле би, користећи међумесни превоз, долазили до одредишта.

У табелама које су у наставку дати су подаци о броју ученика по школама, као и броју ученика који путују на територији саме општине, као и у суседне општине. Треба напоменути да су за број ученика који путују коришћени подаци које општина поседује, али се процењује да је број реално већи него што је приказано у табелама.

- Преглед броја ученика у основним школама по насељеним местима на територији општине Србобран 2024/2025

Назив насељеног места	Основна школа / издвојено одељење	Број ученика
Турија	Основна школа „Петар Драпшин“ Турија	165
Надаљ	Основна школа „Момчило Тапавица“ Надаљ	174
Србобран	Основна школа „Вук Караџић“ Србобран	437
Србобран	Основна школа „Јован Јовановић Змај“ Србобран	460
Укупно	Све школе	1236

- Преглед броја ученика у средњим школама на територији општине Србобран – у школској години 2024/2025

Назив насељеног места	Средња школа	Број ученика
Србобран	Гимназија и стручна школа „Светозар Милетић“ Србобран	159
Укупно	Све школе	159

- Преглед броја ученика у школама обухваћеним линија ПП – а на територији општине Србобран – у школској години 2024/2025

Назив насељеног места	Школа	Број ученика
Турија	Основна школа „Петар Драпшин“ Турија	165
Надаљ	Основна школа „Момчило Тапавица“ Надаљ	174
Србобран	Гимназија и стручна школа „Светозар Милетић“	159
Укупно	Све школе	498

- Преглед броја ученика у средњим школама на територији општине Србобрану школској години 2024/2025 који похађају школу ван територије општине Србобран и користе приградски превоз

Назив насељеног места	Назив места у којем се налази средња школа	Број ученика
Надаљ	Нови Сад	12
Надаљ	Бечеј	15
Надаљ	Темерин	6
Турија	Бечеј	10
Укупно	Сва места	43

Тренутно стање приградског линијског превоза путника на територији општине Србобран обухвата следећу линију:

Србобран – Турија - Надаљ – Надаљска раскрсница - у оба смера.

На делу наведене територије налазе се школе:

Назив насељеног места	Основна школа / издвојено одељење	Пут поред кога се налази школа
Турија	Основна школа „Петар Драпшин“ Турија	Општински пут
Надаљ	Основна школа „Момчило Тапавица“ Надаљ	Општински пут
Србобран	Основна школа „Вук Караџић“ Србобран	Општински пут
Србобран	Основна школа „Јован Јовановић Змај“ Србобран	Општински пут
Србобран	Гимназија и стручна школа “Светозар Милетић” Србобран	Општински пут

Линија у приградском превозу путника на територији општине Србобран обухвата следећа насељена места:

- Србобран
- Турија
- Надаљ

Број становника у зони предвиђене линије у приградском превозу путника на територији општине Србобран – укупан број становника:

Назив насељеног места – општине Србобран	Укупан број становника
Укупно	14.357
Србобран	10.496
Турија	2.057
Надаљ	1.804

Линија у приградском превозу путника на територији општине Србобран подразумева коришћења следећих путних праваца:

- државни пут II реда, ознака пута: 100 (Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Мали Иђош – Србобран – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђија – Стара Пазова – Београд) (583 м)
- државни пут II реда, ознака пута: 115 (Србобран – Надаљ - Чуруг)

Сви путеви дуж предвиђене линије приградског превоза путника на територији општине Србобран имају савремени коловоз. Табела у наставку приказује преглед дужина путева на релацијама између места Србобран, Турија, Надаљ и Надаљске раскрснице, са поделом на савремени коловоз, туцаник и земљане:

Назив-од места до места	Савремени коловоз (км)	Туцаник (км)	Земљани (км)	Укупно (км)
Србобран - Турија (грађевински реон Србобран и ванграђевински реон до уласка у Турију)	4,5	0	0	4,5
Турија - Надаљ(грађевински реон Турија и ван грађевински реон до уласка у Надаљ)	7,2	0	0	7,2
Надаљ- Надаљска раскрсница (грађевински реон Надаљ и ванграђевински реон до раскрснице)	4,0	0	0	4,0
Укупно	15,7	0	0	15,7

Напомена у вези са категоризацијом државних путева на територији општине Србобран: Влада Републике Србије је донела Уредбу о категоризацији државних путева (“Сл. гласник РС”, бр. 87/2023, 24/2024, 90/2024 и 28/2025), а којом се категоризују државни путеви I реда и државни путеви II реда на територији Републике Србије.

Општина Србобран, у циљу подршке својим грађанима и обезбеђивања приступачних комуналних услуга, успоставила је систем субвенционисања укључујући и приградски превоз. Према члану 5. важећег Правилника о поступку за утврђивање права на субвенционисану цену комуналних услуга (“Сл.лист општине Србобран” бр. 4/2018) износ субвенције за услуге приградског превоза остварују:

1. у висини од 100% цене месечне карте за превоз у приградском саобраћају пензионери и лица старија од 65 година са пребивалиштем на територији Општине Србобран,
2. у висини 100% цене појединачне карте за вожњу на релацији у приградском саобраћају од места пребивалишта до насељеног места Србобран, и 100% цене месечне карте за градски превоз у оквиру насељеног места Србобран, ученици и студенти са пребивалиштем у насељеним местима на територији Општине Србобран.
3. у висини 100% цене појединачне карте за вожњу на релацији у приградском саобраћају од места пребивалишта до насељеног места Србобран, и 100% цене месечне карте за градски превоз у оквиру насељеног места Србобран, радници - запослена лица на територији Општине Србобран.
4. у висини од 100% цене месечне карте за превоз у приградском саобраћају инвалиди и ратни војни инвалиди са пребивалиштем на територији Општине Србобран,
5. у висини од 100% цене месечне карте за превоз у приградском саобраћају деца предшколског узраста у пратњи родитеља / старатеља са пребивалиштем на територији Општине Србобран.

## **2.2 Предлог будућег стања линија, броја полазака и километара**

Оптимизација приградског превоза путника представља значајан изазов и прилику за унапређење квалитета живота у локалној заједници. Предлог линије, броја полазака и пређених километара има за циљ да обезбеди ефикаснији и приступачнији систем превоза, прилагођен потребама становника и условима путне мреже. Овај процес укључује процену тренутних капацитета и ресурса, као и разматрање могућности за побољшање покривености и рационалног коришћења превозних средстава. Кроз пажљиво планирање, циљ је постићи баланс између економичности, удобности путника и одрживости, чиме се стварају услови за модернији и функционалнији јавни саобраћај у будућности.

Предлог линије у приградском линијском превозу путника на територији општине Србобран: Србобран – Турија - Надаљ – Надаљска раскрсница - у оба смера, односно:

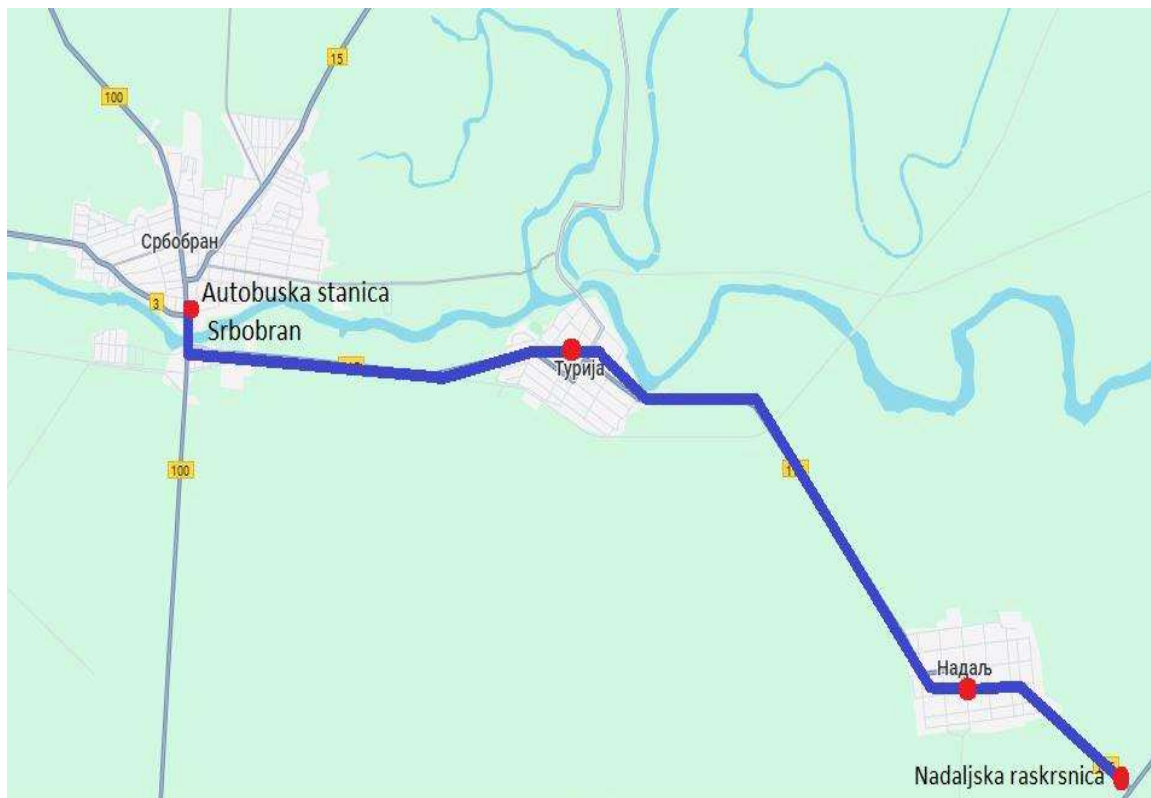
Србобран - Турија (грађевински реон Србобран и ванграђевински реон до уласка у Турију) Турија – Надаљ (грађевински реон Турија и ванграђевински реон до



уласка у Надаљ) Надаљ – Надаљска раскрсница (грађевински реон Надаљ и ванграђевински реон до раскрснице Надаљ), у оба смера.

Предлог линије у приградском линијском превозу путника на територији општине Србобран заснован је на коришћењу путне мреже опремљене савременим коловозом, што гарантује сигурност и удобност за све кориснике. Ова линија је утврђена тако да обухвати све кључне локације у општини, обезбеђујући редован и поуздан превоз ђака до школа, радника до пословних центара, као и свих становника до здравствених установа, трговинских објеката и других виталних тачака, чиме се задовољавају дневне потребе локалне заједнице.

Графички приказ линије:



Распоред полазака за наведену линију представљен је у следећој табели:

НАДАЉ - ТУРИЈА - СРБОБРАН																											
(Назив линије - полазна - међу - крајња станица односно стајалиште)																											
р.б. поласка (у одласку)													р.б. поласка (у повратку)														
													станице / стајали шта км														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
5:15	6:30	7:45	9:00	11:05	13:15	13:50	14:35	16:10	17:40	19:05	20:20	21:15	0	Надаљ, Раскрс.	6:32	7:22	8:27	9:57	12:57	13:52	14:32	15:27	17:22	18:42	20:12	21:02	22:27
5:17	6:32	7:47	9:02	11:07	13:17	13:52	14:37	16:12	17:42	19:07	20:22	21:17	2	Надаљ 1.	6:30	7:20	8:25	9:55	12:55	13:50	14:30	15:25	17:20	18:40	20:10	21:00	22:25
5:18	6:33	7:48	9:03	11:08	13:18	13:53	14:38	16:13	17:43	19:08	20:23	21:18	3	Надаљ Центар	6:29	7:19	8:24	9:54	12:54	13:49	14:29	15:24	17:19	18:39	20:09	20:59	22:24
5:19	6:34	7:49	9:04	11:09	13:19	13:54	14:39	16:14	17:44	19:09	20:24	21:19	4	Надаљ 2.	6:28	7:18	8:23	9:53	12:53	13:48	14:28	15:23	17:18	18:38	20:08	20:58	22:23
5:24	6:39	7:54	9:09	11:14	13:24	13:59	14:44	16:19	17:49	19:14	20:29	21:24	9	Турија 2.	6:23	7:13	8:18	9:48	12:48	13:43	14:23	15:18	17:13	18:33	20:03	20:53	22:18
5:25	6:40	7:55	9:10	11:15	13:25	14:00	14:45	16:20	17:50	19:15	20:30	21:25	10	Турија центар	6:22	7:12	8:17	9:47	12:47	13:42	14:22	15:17	17:12	18:32	20:02	20:52	22:17
5:26	6:41	7:56	9:11	11:16	13:26	14:01	14:46	16:21	17:51	19:16	20:31	21:26	11	Турија 1.	6:21	7:11	8:16	9:46	12:46	13:41	14:21	15:16	17:11	18:31	20:01	20:51	22:16
5:32	6:47	8:02	9:17	11:22	13:32	14:07	14:52	16:27	17:57	19:22	20:37	21:32	16	Србобра н Ж.ст.	6:16	7:06	8:11	9:41	12:41	13:36	14:16	15:11	17:06	18:26	19:56	20:46	22:11
5:34	6:49	8:04	9:19	11:24	13:34	14:09	14:54	16:29	17:59	19:24	20:39	21:34	17	Србобра н АС	6:15	7:05	8:10	9:40	12:40	13:35	14:15	15:10	17:05	18:25	19:55	20:45	22:10
Режим обављања превоза:													Радним данима за време трајања школске године саобраћају поласци број:														
													1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26														
													Радним данима за време школског распуста саобраћају поласци број:														
													1,2,3,4,6,8,10,12,13,14,15,16,17,20,21,22,25,26														
													Суботом саобраћају поласци број														
													2,5,8,9,12,17,19,21,23,25														
													Недељом саобраћају поласци број														
													2,8,9,12,13,17,21,23,25,26														

Предвиђене станице/стајалишта за наведену линију, у оба смера: Надаљска раскрсница, Надаљ 1, Надаљ Центар, Надаљ 2, Турија 2, Турија центар, Турија 1, Србобран Железничка станица, Србобран Аутобуска станица.

На основу предложеног распореда вожње, утврђен је број полазака на дневном и годишњем нивоу, у складу са потребама локалне заједнице и корисницима линијског приградског превоза:

<b>БРОЈ ПОЛАЗАКА</b>			
Дани	Број дана	Број полазака на дневном нивоу	Укупан број полазака на годишњем нивоу
Радни дани - школа	185	26	4.810
Радни дани -распуст	76	18	1.368
Субота	52	10	520
Недеља	52	10	520
Укупно			<b>7.218</b>

као и број километара на годишњем нивоу:

<b>БРОЈ КИЛОМЕТАРА</b>	
Укупан број полазака на годишњем нивоу	7.218
Број километара по поласку	17
Укупан број километара на годишњем нивоу	<b>122.706</b>

У наведеним табелама, на основу предложеног распореда вожње за линијски приградски превоз, утврђен је број полазака како на дневном, тако и на годишњем нивоу. Распоред је прилагођен потребама корисника радним данима и викендом у различитим периодима године – током школске године и за време школских распуста.

У току школске године, током 185 радних дана, предвиђено је 26 полазака дневно, што укупно износи 4.810 полазака. За време школског распуста, у предвиђеном трајању од 76 радних дана, број дневних полазака је смањен на 18, што чини 1.368 полазака на годишњем нивоу. Суботом и недељом превоз функционише једнако, са по 10 полазака дневно. С обзиром на 52 суботе и 52 недеље у години, што представља по 520 полазака за сваки од ових дана.

Укупан број полазака на годишњем нивоу износи 7.218, што представља свеобухватан обим превоза током целе године, усмерен ка задовољавању редовних и сезонских потреба грађана. Потенцијални приватни партнер је у обавези да обезбеди континуитет у извршавању полазака, како реализација 7.218 полазака не би била концентрисана у кратком временском периоду ради формалног испуњења услова из предлога Концесионог акта, већ свакодневно током целе године, како је и предвиђено. Поласци се морају извршавати свакодневно, у складу са представљеним распоредом полазака, без прекида у пружању услуге.

Поред тога, израчуната је и укупна километража коју возила прелазе у току године. Уз претпоставку да сваки полазак покрива растојање од око 17 километара, годишња километража износи 122.706 километара. Ово даје јасну слику о укупном ангажовању возила у оквиру система јавног превоза и представља важан параметар за планирање трошкова, одржавања и капацитета возила.

Овај модел омогућава оптималну доступност превоза, како у данима интензивног коришћења током школске године, тако и у периоду мањег оптерећења попут распуста и празника, чиме се обезбеђује поуздан и ефикасан сервис за све категорије корисника.

### **2.3. Циљеви пројекта**

Основни циљеви пројекта поверавања приградског превоза путника на територији општине Србобран путем јавно-приватног партнерства са елементима концесије јесу усклађивање са важећом законском регулативом и ефикаснија организација превоза и то:

Предлог пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије је у складу са важећом законском регулативом, односно важећим Законом о комуналним делатностима („Службени гласник РС“, број 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024) којим је прописано да се на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Чланом 11. став 1. тачка 6. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) регулисано је да се концесија може дати за јавни превоз.

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

Реализација оваквих пројеката партнерства представља доказан ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба реализације мобилности становника. Реализација у сектору комуналних делатности (а нарочито у аутобуском подсистему јавног превоза путника) се обезбеђује кроз синергију јавног и приватног партнера.

Имплементација овог пројекта ће допринети побољшању и унапређењу предметне комуналне делатности, али и допринети стварању услова за дугорочна оптимална, трајна и квалитетна решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, ефикасности и ефективности, функционисању, организацији и управљања целином транспортног система. Са друге стране, имплементацијом овог пројекта становницима општине обезбеђује се производња захтеваног обима и квалитета транспортне услуге која укључује реалне трошкове, уз повећање стабилности, поузданости, просторне и временске доступности система, под економски најповољнијим и еколошки прихватљивим условима.

Концепт нове структуре и функционисања система јавног транспорта путника у општини, ће након имплементације овог пројекта обезбедити услове за спровођење континуалног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду реалне сопствене могућности

### **3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ДУЖИНЕ ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ**

Разлози, односно оправданост за давање предметне концесије у трајању које ће бити дефинисано овим актом, садржани су у законској обавези општине да обезбеди организацију обављања приградског линијског превоза путника на територији општине, а што је дефинисано:

- Чланом 57. Закона о превозу путника у друмском саобраћају којим је дефинисано да јединице локалне самоуправе уређују и обезбеђују, у складу са законом, организацију и начин обављања јавног превоза путника који се обавља на територији јединице локалне самоуправе и такси превоза;
- Чланом 65. став 1. Закона о превозу путника у друмском саобраћају регистрацију и оверу реда вожње за линијски превоз врши: за приградски превоз - општинска, односно градска управа, односно управа надлежна за послове саобраћаја;
- Чланом 20. став 1. тачка 2. Закона о локалној самоуправи где Општина, преко својих органа, у складу с Уставом и законом уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности, локални превоз, коришћење грађевинског земљишта и пословног простора;
- Чланом 2. Закона о комуналним делатностима који дефинише комуналне делатности у смислу овог закона као делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем као и да је као комунална делатност дефинисана и делатност приградског превоза путника;
- Чланом 4. став 1. Закона о комуналним делатностима који дефинише да јединица локалне самоуправе, у складу са овим законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој;
- Чланом 4. став 3. Закона о комуналним делатностима који дефинише 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 подразумева нарочито: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга;
- 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, која су дефинисана посебним законом који уређује одређену комуналну делатност;
- 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 9. Закона о комуналним делатностима где се под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева се временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе. Поверавање обављања комуналне делатности врши се на основу одлуке скупштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим када се оснива јавно предузеће. На поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују се одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Организацијом приградског линијског превоза путника на подручју општине Србобран, главни циљ је да се обезбеди адекватан превоз ученика до образовних институција, радника до њихових радних места, као и превоз других грађана који имају потребу за

коришћењем услуга јавног превоза како би стигли до својих одредишта. Општина је обавезна да пружи одговарајући обим и квалитет комуналних услуга јавног превоза, уз уважавање потреба и материјалних могућности корисника, као и финансијских капацитета општине.

С обзиром да општина Србобран не поседује јавно предузеће које се бави организацијом приградског линијског превоза путника, потребно је или формирати јавно предузеће или реализовати пројекат јавно-приватног партнерства са елементима концесије за пружање услуге од општег интереса. Ово подразумева поверавање обављања комуналне делатности линијског превоза путника у приградском саобраћају на подручју општине Србобран, а сходно одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16), како би се обезбедио адекватан превоз грађана, а посебно оних лица која нису у могућности да користе алтернативне врсте превоза или би им то с обзиром на њихово имовинско или психофизичко стање било отежано.

Оснивање и покретање рада јавног предузећа захтевало би значајна финансијска улагања, укључујући средства за материјално, техничко и кадровско опремање како би предузеће било способно да обавља делатност приградског превоза путника. То би подразумевало велика улагања у набавку и одржавање возног парка, изградњу и одржавање паркинг простора и административних објеката, као и значајне трошкове за зараде запослених. Међутим, негативне тенденције као што су депопулација и све веће коришћење алтернативних видова превоза, као што су лична превозна средства и такси услуге, не пружају довољну гаранцију економске одрживости јавног предузећа које би се бавило овом делатношћу. С обзиром на све наведене факторе, општина Србобран је одлучила да спроведе поступак за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије, како би обезбедила обављање јавног линијског приградског превоза као делатности од општег интереса.

У овом контексту, основни циљеви за спровођење процеса и реализацију концесије у сектору јавног превоза путника у општини Србобран усмерени су на постизање веће ефикасности, квалитета и одрживости јавног превоза, као и на задовољавање различитих потреба грађана. Ови циљеви обухватају следеће аспекте:

Усклађеност са законским прописима и уређење тржишта транспортних услуга, чиме ће се омогућити потпуна усаглашеност са важећим правним оквирима и стандардима.



Обезбеђивање квалитетне мобилности за све грађане на територији општине, осигуравајући једнак приступ и сигурност у коришћењу јавног превоза за све категорије становника.

Равномерна и континуирана понуда транспортних услуга у свим деловима општине, чиме ће се обезбедити једнака доступност у предвиђеним временским периодима.

Оптимизација транспортних капацитета у складу са потребама корисника, што подразумева усклађивање капацитета превозних средстава са стварним захтевима на тржишту.

Повећање поузданости и стабилности система, чиме ће се обезбедити редовно и несметано функционисање јавног превоза, повећавајући поверење грађана.

Подизање атрактивности јавног превоза кроз унапређење квалитета услуга, што ће привући већи број корисника и побољшати имиџ јавног превоза у целини.

Дугорочна оптимизација и унапређење транспортне услуге, чиме ће се осигурати ефикасност, економска оправданост и продуктивност јавног превоза.

Ефикасно коришћење ресурса и повећање еколошке одговорности, применом еколошки прихватљивих решења и енергетски ефикасних превозних средстава.

Уређеност система у свим аспектима функционисања, што подразумева стабилно и одрживо управљање јавним превозом, осигуравајући његову дугорочну одрживост.

Повећање еколошке прихватљивости транспортног система, што ће утицати на смањење емисије штетних гасова и побољшање квалитета животне средине у општини.

Задовољавање социјалних циљева, осигуравајући бољу доступност јавног превоза за рањиве групе становништва, као што су старије особе и особе са инвалидитетом.

#### **4. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА**

Чланом 53. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је дефинисан начин престанка ЈПП, односно дефинисано је да ЈПП са или без елемената концесије престаје:

- испуњењем законских услова,
- раскидом јавног уговора због јавног интереса,

- споразумним раскидом јавног уговора,
- једностраним раскидом јавног уговора,
- правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

Чланом 53. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је такође дефинисано и да ЈПП са или без елемената концесије престаје испуњењем законских услова:

- 1) истеком рока на који је закључен јавни уговор;
- 2) смрћу приватног партнера, односно ликвидацијом или стечајем приватног партнера.

Истим чланом, ставом 3. је предвиђено и да изузетно од става 2. тачка 2) овог члана ЈПП са или без елемената концесије не мора престати ликвидацијом или стечајем члана конзорцијума, ако најмање један члан конзорцијума преузме неограничено солидарно обавезу испуњења дела јавног уговора члана конзорцијума који је ликвидиран, односно над којим је окончан стечајни поступак, уз претходну сагласност јавног партнера.

Превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера је нормиран чланом 54. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011 , 15/2016 и 104/16), а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима: Јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) ако приватни партнер у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;
- 2) ако приватни партнер не обавља јавне радове или не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве радове, односно услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- 3) ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;

4) ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;

5) ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;

6) ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;

7) ако је приватни партнер пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;

8) у другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

Чланом 54. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је прописано да се критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1, тачке. 2) до 7) овог члана утврђују јавним уговором.

Ставом 3. истог члана ја уређено да пре једностраног раскида јавног уговора, јавни партнер мора претходно писаним путем упозорити приватног партнера о таквој својој намери и одредити примерени рок за отклањање разлога за раскид јавног уговора и за изјашњавање о тим разлозима, а ставом 4. поменутог члана дефинисано је да ако приватни партнер не отклони разлоге за раскид јавног уговора у року из става 3. овог члана, јавни партнер раскида јавни уговор.

Чланом 54. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је предвиђено да у случају једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнер у складу са општим правилима облигационог права.

Ставом 6. поменутог члана је нормирано да се на последице превременог раскида јавног уговора због пропуста приватног партнера примењују посебна правила утврђена јавним уговором као и општа правила облигационог права.

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

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

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

Приликом обављања делатности јавног приградског превоза на територији општине Србобран, потребно је испоштовати захтеве у области заштите животне средине, у складу са важећим прописима.

Развој и унапређење система јавног приградског превоза може имати значајан утицај на животну средину и еколошку одрживост. Бројне су предности јавног превоза путника у односу на превоз аутомобилима. Организован јавни приградски превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

- смањење саобраћајне буке
- смањење аерозагађења
- смањење утицаја саобраћаја на земљиште
- повећање безбедности саобраћаја

- смањење потрошње енергије у саобраћају

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

- Закон о заштити животне средине („Сл. гл. РС” бр. 135/04, 36/09, 43/11, 14/16, 76/18, 95/18др.закон и 94/2024 - др. закон)
- Закон о управљању отпадом („Сл. гл. РС” бр. 36/09, 88/10, 14/16, 95/18 – др. закон и 35/23)
- Закон о процени утицаја на животну средину („Сл. гл. РС” бр. 94/2024)
- Закон о заштити ваздуха („Сл. гл. РС” бр. 36/09, 10/13 и 26/21 – др. закон)
- Закон о заштити од буке у животној средини („Сл. гл. РС” бр. 96/21)
- Закон о заштити земљишта („Сл. гл. РС” бр. 112 /15) и др.

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

- Чланом 5. Закона о заштити животне средине („Сл.гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закони 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, 23/2019128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да учесници у саобраћају не смеју да предузимају радње које могу изазвати или изазивају угрожавање животне средине.
- 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, 23/2019128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да возило у саобраћају не сме да проузрукује прекомерну буку.

- Члан 164. став 4. 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, 76/2023 и 19/2025) 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 и 94/2024 - 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 угрожаваања 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.

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, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025)

У оквиру наведених закона, за делатност јавног приградског транспорта 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 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 упуту 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, 76/2023 и 19/2025) 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 УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) 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, 76/2023 и 19/2025) 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, 76/2023 и 19/2025) 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, 76/2023 и 19/2025) 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 приградски 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.

Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила која функционишу на мрежи линија и путевима буду технички исправна.

Возила којима се обавља јавни превоз морају бити пре почетка рада на линији чиста и проветрена. У зимском периоду морају бити загрејана, док у летњем периоду морају бити проветрена и расхлађена.

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у урбаним срединама. Посебну угроженост имају најоптерећеније саобраћајнице које имају највећу фреквенцију возила, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално фосилно гориво (дизел и сл.) су: угљен моноксид (CO), оксиди азота (NO<sub>2</sub>), угљоводоници, сумпордиоксид (SO<sub>2</sub>), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO<sub>2</sub> која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

Емисија штетних издувних гасова утицала је на то да су развијене земље донеле низ законских мера које ће утицати на смањење негативног утицаја емисије штетних издувних гасова од стране возила са погоном на конвенционална горива.

Реализација овог пројекта имаће и директне користи са становишта смањења емисије штетних гасова од стране система јавног приградског превоза путника ангажовањем еколошко подобнијих возила.

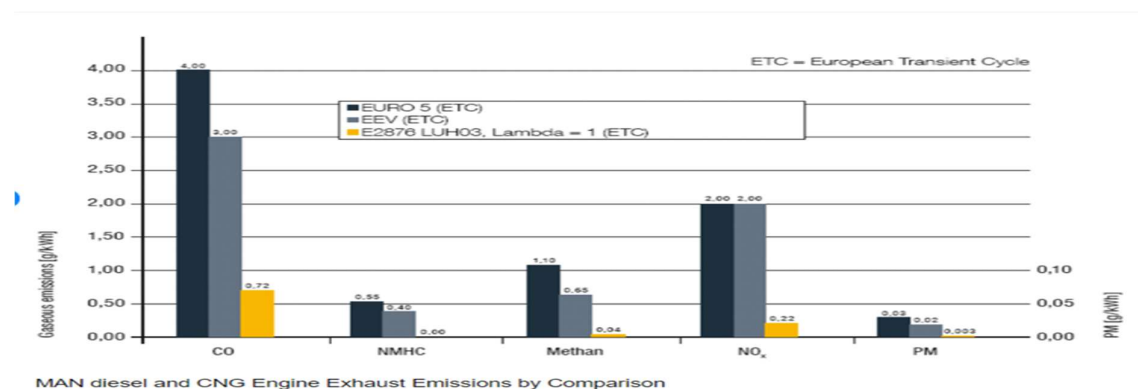
*Компаративна анализа ЕУРО стандарда*

Полутат	Euro 3 emission limits (diesel)	Euro 4 emission limits (diesel)	Euro 5 emission limits (diesel)	Euro 6 emission limits (diesel)	Euro 6 у односу на Euro 3	Euro 6 у односу на Euro 4	Euro 6 у односу на Euro 5
CO [g/km]	0.64	0.5	0.5	0.5	-22%	0%	0%
HC+ NOx [g/km]	0.56	0.3	0.23	0.17	-70%	-43%	-26%
NOx [g/km]	0.5	0.25	0.18	0.08	-84%	-68%	-56%
PM [g/km]	0.05	0.025	0.005	0.005	-90%	-80%	0%

Возила са којим би се обављао превоз би била минималне норме Еуро 6 или са алтернативним погоном: на електричну енергију, КППГ или хибрид. Циљ је ангажовање возила на алтернативни погон како би еколошки аспекти били максимизирани. Подаци говоре да је издувна емисија мотора са погоном на КППГ много мања него код дизел мотора. Аутобуси са погоном на КППГ емитују:

- 82% мање CO (угљенмооксида),
- 96% мање Неметанских хидро карбоната (NMHC)
- 89% мање Азотових оксида (NOX)
- 90% мање (PM) Микро честица

Поред свега наведеног возила са погоном на КППГ имају буку мању за 10 dB у поређењу са дизел моторима новије генерације.



Графички приказ разлике емисије штетних гасова између возила са погоном на дизел и на КППГ

Такође, реално је очекивати да повећањем квалитета транспортне услуге и поузданости рада система, један део корисника приватних путничких аутомобила определи да користи систем јавног превоза, чиме би се повећала еколошка подобност и приградског транспортног система у општини. На овај начин би систем јавног приградског превоза путника директно учествовао у достизању базних стратегија постизања циљева одрживог развоја и квалитета живота у односу на транспортне системе, која се остварује се кроз вођење политике која као основ узима принцип ефикасне реализације мобилности становника уз ограничено коришћење путничких аутомобила.

## **6. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА**

Потенцијални приватни партнери (концесионари) су у обавези да испуне услове и ниво квалитета услуга (стандарде) у складу са Законом о јавним набавкама, али и критеријуме за квалитативни избор привредног субјекта у погледу техничког, финансијског и стручног капацитета, имајући у виду предмет јавног уговора, односно да је:

- привредни субјект 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 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 техничког, финансијског и стручног капацитета, у погледу исте врсте послова које учесник у поступку мора да испуњава (капацитет возног парка – број аутобуса, поседовање паркинг простора, објеката за одржавање возила и сл.) биће дефинисани и у конкурсној документацији.



Критеријум за избор приватног партнера је економски најповољнија понуда.

Основни услов за обављање делатности је поседовање пословног капацитета (елементе структуре система), а пре свега одговарајућег возног парка према захтеваној врсти, капацитету и броју потребних возила. Возила не морају бити у власништву приватног партнера, односно концесионара, већ иста може имати у закупу. Такође, обавезе приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова вожњи према захтевима јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажење непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу итд.

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

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

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза у општини Србобран, одређено је испуњењем одређених група услова. У том смислу, поред општих услова које мора да испуни, будућом конкурсном документацијом требају бити детаљно дефинисани и потребни додатни услови (технички капацитет приватног партнера). Основни услов за обављање делатности је поседовање захтеваног возног парка, који не мора бити у власништву већ може бити у закупу, који је дефинисан у Конкурсној документацији. У складу са дефинисаном мрежом линија дефинисана је врста, капацитети и број ангажованих возила који приватни партнер мора да поседује. Поред наведених услова у вези са возним парком, приватни партнер је у обавези да поседује објекте, опрему и постројења за одржавање возног парка као и опремом за несметано функционисање саобраћаја и у случајевима ванредних околности које се могу предвидети, као и да располаже одговарајућим кадровским капацитетом у складу са позитивним законским прописима. Такође, приватни пратнер мора да:

- Поседује лиценцу и друге потребне законом прописане услове за обављање делатности приградског линијског превоза путника.
- Располаже (по основу власништва, закупа, лизинга или на други одговарајући начин, а у складу са ЗЈН и ЗЈППК) са минимум 9 возила, за превоз путника у јавном линијском превозу путника просечне старости до 10 година, максимална старост возила код конкурсања је 15 година, од којих најмање 2 возила морају бити прилагођена за превоз путника у инвалидским колицима. Минимум 50% возила морају бити са погоном на електричну енергију или КППГ или хибрид. За возила која користе погонско гориво КППГ, понуђач мора да обезбеди резервно снабдевање КППГ-ом минималан складиштни капацитет од 5000 кг погонског горива (ЦНГ/КППГ), као и опрему за пуњење-танковање возила погонским горивом-компресор као резервно снабдевање у случајевима када буде потребно код евентуалних застоја у малопродаји како би превоз несметано функционисао.
- Структура возила треба да има следеће карактеристике, врсте и облике каросерије:
  - 3 возила М3 Класе I/СЕ
  - 3 возила М3 Класе II/СА
  - 3 возила М3 Класе В/СА
  - Мобилни компресорски агрегат за пуњење погонским горивом КППГ Минималне снаге компресора је 75 киловата, а старост до 5 година
  - Полуприколица за превоз ЦНГ минималне носивости 5.000 кг
 Уколико понуђач обавља јавни линијски превоз по основу Привременог решења Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, сва возила морају бити обухваћена и унета у Привремено решење.
- Докаже да у претходне три обрачунске године (за које постоје јавни подаци) није исказао нето губитак у пословању.
- Докаже да поседује потврду о скорингу минимум ББ класе за период од најмање три године у континуитету претходних пет календарских година за које је могуће добити податке од Државних органа у моменту објављивања јавног позива
- Докаже да је у периоду од најмање претходне три календарске године (2022, 2023 и 2024) у континуитету обављао јавни превоз са елементима јавно-приватног партнерства са или без елемената концесије чији је предмет линијски превоз

путника на територији минимално 3 јединице локалне самоуправе, као и да испуни услов да је превозник обављао редовно поласке у градском или приградском превозу путника и то минимално 99% од укупно пројектованих полазака у протекле 3 године.

- Да има у радном односу у складу са чланом 31. Закона о раду (Службени гласник РС, бр. 24/2005, 61/2005, 54/2009. 32/2013 и 75/204, 13/2017 – Одлука УС и 113/2017 и 95/2018), ЗЈН, другим законима и подзаконским актима:

- Минимум два дипломирана саобраћајна инжењера од којих једно лице поседује сертификат о стручној оспособљености за послове управљања превозом путника у друмском саобраћају – дипломирани саобраћајни инжењер
- Минимум једно лице са дипломом машинског инжењера
- Минимум десет возача аутобуса
- Минимум још пет радника на другим радним местима (билетари контролори, спремачи, диспечер, механичар)

- Да докаже да поседује важеће системе квалитета издате од стране сертифициране куће, и то:

- ИСО 27001 – Систем менаџмента безбедности информација
- ИСО 39001 – Систем управљања безбедношћу друмског саобраћаја
- ИСО 39002 – Безбедност друмског саобраћаја – Добре праксе за спровођење управљања безбедношћу свакодневних путовања
- ИСО 45001 – Систем менаџмента безбедношћу и здрављем на раду
- ИСО 50001 – Систем менаџмента енергијом

Овај доказ доставља се потврдом независних тела којим се потврђује усаглашеност привредног субјекта са одређеним стандардима осигурања квалитета, укључујући приступачност за особе са инвалидитетом.

Посебни услови се потврђују изјавама понуђача у поступку избора и то:

- да ће возила са којим конкуришу за рад на линијама приградског превоза на територији општине Србобран задовољавати услове у складу са одредбама:
- Закона о безбедности саобраћаја на путевима, посебно у погледу техничке исправности, техничких прегледа, регистрације и другог,
- Закона о превозу путника у друмском саобраћају, у погледу прописаних услова за градске и приградске аутобусе,
- Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима, техничким нормативима, стандардима донетим на основу Закона о стандардизацији и прописима о хомологацији појединих уређаја и опреме на возилима.
- Одлуком о јавном превозу путника на територији општине Србобран и другим прописима који регулишу ову материју.
- Општих услова за рад на линијама приградског превоза путника у Србобрану, техничком и естетском прегледу која је саставни део Конкурсне документације.

Имајући у виду природу функционисања и важност система јавног транспорта путника у реализацији мобилности грађана општине Србобран, систем мора континуално, стабилно и поуздано да функционише у простору и времену. Зато ће сви потенцијални приватни партнери односно концесионари у поступку јавне набавке услуге поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза на административној територији општине Србобран на период од 10 година бити у обавези да, већ приликом давања понуде, докажу да испуњавају све потребне услове за обављање ове делатности, како би непосредно по потписивању уговора могли да је обављају ову веома важну комуналну делатност.

Обавеза јавног партнера генерално имају основни циљ да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену на административној територији локалне самоуправе. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање

система тржишту транспортних услуга и перманентни мониторинг и контролу рада превозника, без обзира на власнички статус.

Обавезе јавног партнера су преношење надлежности на приватног партнера односно концесионара у горе наведеним активностима, мониторинг и контрола на стратешком нивоу, израда коначног месечног обрачуна као и свих других активности везаних за стварање општих и формално-правних услова за функционисање система (интерних регулаторних аката) као и обезбеђивање свих стабилних извора финансирања из буџета.

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

Вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности јавног приградског превоза путника на територији општине Србобран на годишњем нивоу износи 29.702.070,00 РСД без ПДВ-а, односно 32.672.277,00 РСД са ПДВ-ом, што на планирани период од **десет (10) година** износи 297.020.700,00 РСД без ПДВ-а, односно 326.722.770,00 РСД са ПДВ-ом.

Рок трајања концесије – поверавања обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Србобран је **десет (10) година**.

Предложени рок произилази из одредби Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 , 15/16 и 104 /16).

- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11 ,15/16 и 104/16) дефинисано да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, као и да рок не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом,

- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11,15/16 и 104/16) је такође дефинисано да када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са овим законом, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије.

Уговорна пракса (закључење уговора, реализација уговора, почетак и завршетак уговореног периода) у поверавању обављања делатности јавног приградског превоза путника на територији општине Србобран указује да би оптималан рок трајања концесије био управо наведени рок, с обзиром на реална очекивања о заинтересованости одређених превозника за обављање ове делатности.

Дужи период поверавања ове комуналне делатности довео би до отежаног остваривања уговорних обавеза превозника с обзиром на ризике, и често немогућност локалне самоуправе да регулативним механизмима утиче на њихово елиминисање или ублажавање, као што су старост возног парка, промене у цени горива, промене курса евра, промене у цени зарада запослених код превозника, промене у висини зарада и других примања корисника услуге превоза, смањење броја корисника услуге превоза, индекс раста потрошачких цена.

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

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

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

Банкарска гаранција за озбиљност понуде би износила 3% од процењене вредности концесије на годишњем нивоу, без ПДВ-а, са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења минимум 90 дана од датума отварања понуда, односно до истека рока важности понуде, којом се гарантује да ће Наручиоцу платити укупан износ по пријему првог позива Наручиоца у писменој форми и изјаве у којој се наводи да је:

- Понуђач изменио или опозвао понуду за време трајања важности понуде, без сагласности Наручиоца;
- Понуђач, иако упознат са чињеницом да је његова понуда прихваћена од стране Наручиоца као најповољнија, одбио да потпише уговор, сходно условима из понуде;
- Понуђач није успео или је одбио да достави тражену банкарску гаранцију за добро извршење посла.

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

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

Приватни партнери ће бити у обавези да уз понуду приложе и обавезујуће оригинално писмо о намерама банака да ће издати банкарску гаранцију за добро извршење посла на износ од 3% процењене вредности концесије на годишњем нивоу без ПДВ-а. Приватни партнер који буде изабран ће, приликом потписивања уговора, а најкасније 7 дана од дана потписивања уговора, јавном партнеру предати такве гаранције са клаузулама „безусловне и плативе на први позив“.

Приватни партнер ће бити у обавези да током трајања уговора и то најкасније 30 дана пре истека гаранције, достави ново обавезујуће оригинално писмо о намерама банке да ће издати банкарску гаранцију за добро извршење посла на износ од 3% процењене вредности концесије на годишњем нивоу без ПДВ-а, са роком важења гаранције од 12 месеци.

Наручилац ће одбити понуду понуђача уколико утврди да привредни субјект у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда није испуњавао обавезе из раније закључених уговора о јавној набавци или раније закљученог концесионог уговора, чија је последица била раскид тог уговора, наплата средства обезбеђења, накнада штете или друго у складу са чланом 111. и чланом 112. Закона о јавним набавкама.

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

## **8.2. Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора**

Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за обављање предметне делатности, дефинисани су одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон,



83/2018, 31/2019 и 9/2020) и Закона о јавно – приватном партнерству и концесијама („Сл.гласник РС“, бр. 88/11,15/16 и 104/16), уз напомену да ће предметна тематика бити дефинисана и одредбама јавног уговора о поверавању обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине.

Најзначајнија обавеза концесионара према корисницима услуга јесте обезбеђивање редовног, безбедног и адекватног превоза грађана. Концесионар је дужан да услугу превоза обавља континуирано, како реализација 7.218 полазака не би била концентрисана у кратком временском периоду ради формалног испуњења услова из предлога Концесионог акта, већ свакодневно током целе године, како је предвиђено распоредом полазака у поглављу 2.2.

Инспекцијски надзор над обављањем делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Србобран обављају надлежне инспекцијске службе. Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Општинској управи и Општинском већу, као и узимати активно учешће и иницирати обавезно изјашњавање корисника услуга о квалитету пружене услуге у складу са Законом о комуналним делатностима и Законом о општем управном поступку.

### **8.3.Цена услуге приградског линијског превоза путника**

Цена превоза у приградском саобраћају на територији општине Србобран, на основу дате сагласности Општинског већа општине Србобран су следеће: од Надаљске раскрница до Надаља 70 динара, од раскрнице Надаљ до Турије 140 динара, од раскрница Надаљ до Србобрана 190 динара, од Надаља до Турије 120 динара, од Надаља до Србобрана 160 динара, од Турије до Србобрана 120 динара.

### **8.4.Концесиона накнада**

Финансирање приградског превоза путника обезбеђује се из буџета општине Србобран за обављање повереног превоза.

Концесија се даје без накнаде. Реализацијом пројекта општина Србобран неће остварити приходе по основу наплате концесионе накнаде.

## **9. АНАЛИЗА ПРОЈЕКТОВАНИХ РАСХОДА, ПРИХОДА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА**

Предмет јавног уговора је организација, обављање и управљање комуналном делатности јавног превоза путника на територији општине Србобран на мрежи линија система приградског превоза путника (све постојеће линије према постојећиму складу са важећом Одлуком о обављању комуналне делатности линијског превоза путника).

Како би се објективно доказала оправданост пројекта и његова исплативост, како за приватног, тако и за јавног партнера, потребно је спровести пројекцију пословања односно прихода и расхода.

Трошкови обављања поменуте делатности пројектовани су у складу са анализом података о функционисању система у претходном периоду и односе се на систем и организацију функционисања на бази већ постојећих искуства из претходног периода. Све пројекције приказане су у реалним износима, односно без инфлације. Финансијске пројекције представљене су у динарима (у наставку РСД).

Приватни партнер, односно концесионар био би у обавези да организује и управља функционисањем целине система јавноприградског превоза путника на административној територији општине Србобран као и додатне услуге из делатности претходно уговорно усаглашене са јавним партнером.

Ризик реализације пројекта сноси превозник који Општини доставља средства финансијског обезбеђења за добро извршење посла.

Како се концесија даје без накнаде, то, реализацијом пројекта, Општина Србобран неће остварити ни приходе по основу наплате концесионе накнаде.

Општина нема нових улагања у инфраструктуру - путеве и стајалишта јер ће превозници користити постојећу путну мрежу локалних путева који су углавном новоизграђени у претходних неколико година.

Број полазака и пређени километри на годишњем нивоу, као и трошкови који се повезују са овим активностима, представљају кључне аспекте у анализи и организацији рада приградског линијског превоза путника.

У овом случају, број полазака на годишњем нивоу износи 7.218. Овај податак указује на број превоза који се организује током године, чиме се задовољавају потребе грађана за мобилношћу и доступношћу јавног превоза. За сваки поједини полазак потребно је обезбедити одређена средства и ресурсе, као што су возила, гориво и запослени, што директно утиче на укупне трошкове функционисања система.

Предлог је 7.218 полазака на годишњем нивоу, а на основу искуства и досадашњег обављања превоза где је на оптималан начин направљен баланс између захтева за фреквенцијом и оптимизације. Поласци су формиран тако да њихова времена поркивају најважнија путовања и дневних миграција, а током школске године планиран је већи број полазака, као и нешто мањи број полазака викендом и током периода школског распуста. На основу предвиђених полазака, годишња километража износи 122.706 километара.

Тачна траса и стајалишта су дефинисани предлогом реда вожње из поглавља 2.2, а у зависноти од потреба и промена у миграцијама становништва може доћи до промене фреквенције.

Инспекцијски надзор над обављањем делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Србобран а обављају надлежне инспекцијске службе (саобраћајна инспекција, комунална инспекција, и сл.), и др.

#### Предвиђени трошкови на годишњем нивоу

Трошкови операција базирани су на претпоставци да је за оптималну имплементацију сервиса јавног транспорта по предвиђеном броју полазака и броју пређених километара потребно укупно **3** возила на раду и **1** додатно возило у активној резерви. Имајући у виду специфичност система превоза као и интерну организацију и постојећа искуства из претходног периода, за реализацију пројекта било би неопходно минимум 7 запослених: 4 возача, 1 саобраћајни инжењер са лиценцом, 1 механичар, 1 диспечер.

У табели у наставку приказани су предвиђени трошкови на годишњем нивоу који обухватају: трошкове зарада запослених, трошкове горива, трошкове пнеуматика, трошкове уља, трошкове делова и одржавања, трошкове осигурања и регистрације, трошкове лизинга и остале трошкове:

Бр.	Опис трошка	Износ (РСД)
1)	Зарада запослених	13.440.000,00
2)	Гориво	5.972.714,55
3)	Пнеуматици	404.929,80
4)	Уље	39.368,18
5)	Делови и одржавање	597.271,46
6)	Осигурање и регистрација	480.000,00
7)	Лизинг (амортизација)	6.756.250,00
8)	Остали трошкови	597.271,46
<b>Укупни трошкови</b>		<b>28.287.805,44</b>

Односно,

- 1) Трошкови зараде запослених (за 7 запослених):
  - Просечна нето годишња зарада једног запосленог на годишњем нивоу: 1.200.000,00 РСД
  - Просечна бруто годишња једног запосленог на годишњем нивоу 1.920.000,00 РСД
  - Просечна бруто годишња зарада свих запослених: 13.440.000,00 РСД
- 2) Трошкови горива:
  - Просечна потрошња горива: 30 l/100ком

- Цена 1литра горива: 195,00 РС
- Цена 1литра горива без ПДВ-а и са рефакцијом: 147,5 РСД
- Укупна годишња потрошња горива (количина): 40.492,98 литара
- Укупан годишњи трошак горива: 5.972.714,55 РСД

3) Трошкови пнеуматика

- Цена 1 гуме: 40.000,00 РСД
- Интервал замене гуме: 80.000 км
- Број потребних пнеуматика: 10,12
- Укупан годишњи трошак пнеуматика: 404.289,00 РСД

4) Трошкови уља:

- Интервал замене моторног уља: 30.000 км
- Цена 1 литра моторног уља: 250,00 РСД
- Запремина картер: 35 литара
- Број потребних замена уља на годишњем нивоу: 4,5
- Укупан годишњи трошак замене уља: 39.368,18 РСД

5) Трошкови делова и одржавања:

- Одржавање возила годишње: 597.271,46 РСД

6) Трошкови осигурања и регистрације:

- Цена осигурања и регистрације по возилу: 120.000,00 РСД
- Укупан годишњи трошак осигурања и регистрације свих возила: 480.000 РСД

7) Трошкови лизинга (амортизације):

- Новонабавна цена једног возила (аутобуса) половног старости до 10 година: 14.687.500,00 РСД
- Цена свих возила(аутобуса) : 58.750.000,00 РСД
- Цена свих возила увећана за каматну стопу и ризик рате: 67.562.500,00 РСД
- Укупан трошак годишње рате за сва возила (аутобусе) за лизинг на 10 година: 6.756.250,00 РСД

8) Остали трошкови

у које спадају: перонизација, провизија, паркирање, путарине, канцел.материјал, телефони мобилни, интернет, комуналија, грејање, струја, провизија банке, вода, коришћење земљишта, порез на имовину, маркетинг и друго

Остали трошкови на годишњем нивоу: 597.271,46 РСД

Укупни трошкови пројекта на годишњем нивоу износе **28.287.805,44 РСД**, што представља свеобухватан износ који укључује све релевантне трошкове. Приказани годишњи трошкови представљају резултат анализе засноване на реалним тржишним ценама и важећим условима у релевантним секторима. Свака ставка је пажљиво обрађена и заснована на понудама добављача, просечним тржишним ценама и реалним потребама коришћења ресурса у оквиру стандардног пословања. На пример, цена горива је прорачуната на основу просечне цене по литру у претходних 12 месеци, док је ниво трошкова зарада заснован на актуелним висинама зараде сваког профила понаособ и условима тржишта рада у наведеној области.

Циљ оваквог приказа је транспарентност и поузданост у представљању укупних трошкова, како би се осигурало да сваки партнер има јасну слику о финансијским обавезама које настају током редовног пословања. Узимањем у обзир стварних цена и тржишних услова, избегнута су претеривања или недовољна процена, чиме је обезбеђена објективност и кредибилитет података.

У контексту могућих промена трошкова, постоје кључни фактори који могу утицати на формирање нових износа ових трошкова. Ови фактори обухватају различите економске параметре, као што су цене горива, зараде запослених и

инфлација, који заједно чине основу за предвиђање будућих промена у трошковима. На основу анализе релевантних података, могуће је уочити како ови фактори утичу на укупну динамику трошкова јавног превоза. У наставку у табели су приказани параметри који играју кључну улогу у овој анализи, односно утицати на промену трошкова:

Параметри	Ознака	Утицај [%]	Начин праћења параметра
Званични средњи курс евра Народне банке Србије	VE	10	Званична курсна листа НБС
Малопродајна цена Евро-дизела	CED	35	Званични ценовник НИС АД
Просечна вредност три последње објављене бруто зараде по запосленом у Србији	BZ	35	Званични статистички извештаји РЗС
Пораст потрошачких цена у Републици Србији	PPC	20	Званични статистички извештаји РЗС

Јавни партнер је у обавези да, преко надлежног органа, прати параметре који утичу на измену ценовника и да цену мења под условима и роковима који су дати у Конкурсној документацији у складу са концесионим актом и овом уговору.

На основу поднетог образложеног захтева Приватног партнера, уз достављање доказа којим се оправдава захтев за променом цене, сагласност на измену цене даје Јавни партнер.

Измена цене врши се анексом овог уговора.

Корекција минималне цене превоза по једном поласку врши се у случају промене цена улазних параметара у структури трошкова.

Како у структури трошкова највеће процентуално учешће заузимају четири трошка, и то:

- трошкови горива са 35 % учешћа у укупним трошковима,
- трошкови зарада запослених са 35 % учешћа у укупним трошковима,
- трошкови узроковани променама званичног курса евра са 10 % учешћа у укупним трошковима,
- трошкови пораста потрошачких цена у Р.Србији са 20 % учешћа у укупним трошковима,

то ће ова четири трошка бити и заступљена у формули за корекцију цене превоза.

Корекције цена вршиће се на месечном нивоу када поједини параметри који учествују у цени узрокују укупну промену цене већу од  $\pm 3\%$  у односу на почетну цену и то по следећој методологији поређења трошкова:

- Трошак горива ће се поредити са малопродајном ценом горива евро дизел (уз одбијање пореза по прерачунатој стопи од 16.67%). Цене ће се се поредити према званичном податку из ценовника НИС ад.

- Трошак зараде запослених ће се поредити са променом званичних података Републичког завода за статистику о просечној заради у Републици Србији на месечном нивоу за три последње објављене бруто зараде по запосленом у Р.Србији,

- Трошак узрокован променама званичног курса евра ће се поредити са променом курса евра у односу на динар а према званичном курсу евра у односу на динар Народне банке Србије ,

- Трошак пораста потрошачких цена у Републици Србији ће се вредновати према званичном податку Републичког завода за статистику. Индекс потрошачких цена ће се вредновати према званичном податку Републичког завода за статистику.

Контрола промене улазних параметара вршиће се барем једном месечно уз услов да између две узастопне контроле промене не прође више од 30 дана.

Нова или коригована цена ће се израчунавати према следећој формули:



$$\text{НЦ} = \text{ПЦ} * \text{ФК}$$

Где су:

НЦ – нова цена

ПЦ – почетна цена

ФК – фактор корекције

а фактор корекције се израчунава у складу са следећом формулом:

$$\text{ФК} = 0,35 * \text{НЦГ/ПЦГ} + 0,35 * \text{ВБЗ/ПБЗ} + 0,10 * \text{ВКЕ/ПКЕ} + 0,20 * \text{ПИЦ}$$

Где су:

- НЦГ – нова цена горива
- ПГЦ – почетна цена горива
- ВБЗ – важећа (званична) просечна бруто зарада
- ПБЗ – почетна (претходна) просечна бруто зарада
- ВКЕ – важећи (званични) курс евра у односу на динар
- ПКЕ – почетни (претходни) курс евра у односу на динар
- ПИЦ –промена индекса цена која се рачуна на начин што се износ промене индекса цена подели са 100 и сабере са 1 (нпр. код промене од 3%, износ 3 се дели са 100 добија се 0.03 исти се сабира са 1 и као ПИЦ уврштава вредност 1,03).

Захтев за корекцију подноси Приватни партнер, а Јавни партнер је дужан да му на поднети захтев одговори у року од 7 дана, као и да коригује укупну цену превоза по пређеном километру, а коју је у обавези да плати превознику, уколико је због промене појединих трошкова дошло до укупне промене цене веће од 3% у односу на основну, односно важећу цену, утврђену овим елаборатом, односно уговором са превозником.

Уколико због велике промене неког параметар улазног трошка дође до поремећаја у укупном износу трошкова за више од 3% у периоду краћем од 20 дана

Јавни партнер може захтевати од управљача да се корекција и прорачун цене врши и у краћим временским интервалима, највише 2 пута месечно.

Предложени начин промене цене, односно формула за израчунавање промене цене је уобичајена у пројектима који се односе на пружање услуга јавног градског и приградског превоза путника. Она обезбеђује да се врши усклађивање цене коштања превоза по једном поласку (на ниже и на више) у односу на цену улазних параметара, а што се пре свега односи на промену цена енергената која је учестала у последњих неколико година. Овај ризик је подељен између Приватног партнера и Јавног партнера, на начин да не утиче свака промена цена, нити промена цена у целости утиче на повећање односно смањење цене, али омогућава да расподела ризика буде оптимална, како се са једне стране не би целокупан ризик пребацио на Јавног партнера, али и да се с друге стране омогући одржавање уговора на снази и уредно испуњавање обавеза од стране Приватног партнера, а на задовољство корисника услуга превоза.

Дакле, вршиће се континуирана провера евентуалне промене цена на тржишту и у складу са задатом формулом ће се евентуално дозволити промена цена услуга, на начин да се задржи исти однос цене услуге и исплативости пројекта. У складу са евентуалним променама цена се може разматрати и корекција цене коштања карата које плаћају крајњи корисници.

Укупна вредност евентуалних корекција процењено не угрожава финансирање пројекта, имајући у виду да је у делу издвајања Општине по годинама, урачунат предвиђен раст трошкова улазних параметара.

## Предвиђени приходи и пројектована добит

Као што је наведено, финансирање приградског превоза путника обезбеђује се из буџета општине Србобран за обављање повереног превоза. Финансирање из буџета омогућава да услуга буде свеобухватна, непрекидна и одржива, без ризика од флукуација прихода или смањене доступности услуге у случају недовољне наплате услуге потенцијалног приватног партнера. Оваква политика такође доприноси повећању поверења грађана у локалну самоуправу и подстиче друштвену кохезију, а у наставку су приказани економски показатељи:

Економски показатељи	Износ (РСД)
Годишњи приходи	29.702.070,00
Годишњи расходи	28.287.805,44
Пројектована добит	1.414.264,56

Пројектована добит на годишњем нивоу износила би **1.414.264,56 РСД**, односно око 5%.

Добит за приватног партнера може се оправдати кроз различите факторе који објашњавају зашто је овај проценат оправдан у оквиру пројекта јавног превоза. Приватни партнер преузима одређени ризик у вези са пројектованим трошковима, одржавањем и управљањем јавним превозом. Ризици могу обухватати промене у ценама енергената, регулаторним променама, неочекиваним трошковима одржавања. Ова добит представља награду за преузимање тог ризика.

Приватни партнер обично инвестира у опрему и технологије у складу са захтевима јавног партнера, што подразумева велика почетна улагања. Процењена добит може бити оправдана као проценат који покрива капиталне трошкове и омогућава поврат на та улагања током времена.

Приватни партнер је одговоран за управљање и одржавање целокупног процеса приградског превоза на територији општине, што захтева додатне ресурсе у виду радне снаге, администрације и техничке подршке.

Добит такође може бити оправдана као средство за подстицање побољшања квалитета и проширења услуга јавног превоза, као што су унапређење безбедности, боља покривеност мрежом и смањење угљен-диоксида, што је важан аспект за компаније које се баве јавним интересом.

За приватне инвеститоре, наведена добит представља разуман поврат на њихова улагања. Ова стопа добити омогућава одржавање позитивног новчаног тока и осигурање стабилности током трајања јавног уговора.

На основу наведених показатеља, цена коштања обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран на годишњем нивоу без ПДВ-а износи **29.702.070,00 РСД**, односно просечно 2.475.172,50 РСД на месечном нивоу.

Цена коштања обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран на годишњем нивоу са ПДВ-ом износи **32.672.277,00 РСД**, односно просечно 2.722.689,75 РСД на месечном нивоу.

У наставку су приказане цене по поласку на годишњем нивоу, са без ПДВ-а и са ПДВ-ом:

Цена на годишњем нивоу	Износ (РСД)	Број полазака	Цена по поласку (РСД)
Цена на годишњем нивоу без ПДВ-а	29.702.070,00	7.218	4.115,00
Цена на годишњем нивоу са ПДВ-ом	32.672.277,00	7.218	4.526,50

Цена по поласку која износи 4.115,00 РСД без ПДВ-а, односно 4.526,50 РСД са ПДВ-ом, представља реалну и конкурентну цену на тржишту. Према истраживању тренутних услова на тржишту, ова цена је у складу са стандардима у предметној области и омогућава одрживост пословања за потенцијалног приватног партнера у предвиђеном року трајања концесије.

У наставку је приказана детаљна табела која садржи укупне цене полазака на дневном нивоу за различите периоде: током школске године, за поласке у периоду распуста и викендом, без ПДВ-а и са ПДВ-ом:

Дани	Број полазака по дану	Цена по поласку без ПДВ-а	Цена без ПДВ-а (РСД)	Цена по поласку са ПДВ-ом	Цена са ПДВ-ом (РСД)
Школска година	26	4.115,00	106.990,00	4.526,50	117.689,00
Распуст	18	4.115,00	74.070,00	4.526,50	81.477,00
Суботом	10	4.115,00	41.150,00	4.526,50	45.265,00
Недељом	10	4.115,00	41.150,00	4.526,50	45.265,00

## 10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА

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 јавно-приватног партнерства (ЈПП) је алокација ризика, што представља основни концепт који омогућава да се ризици, који су неизбежни у свим великим инфраструктурним и јавним пројектима, расподеле између јавног и приватног сектора на начин који минимизира губитке и максимизује ефикасност. У ЈПП моделу, свакој страни се додељује онај ризик који је у најбољем интересу те стране, а који је она у стању најбоље да управља и контролише.. Алокација ризика представљења 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	X			Стручно управљање
Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак пројектно- техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Будет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Процена трошкова
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака

Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		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 јлс 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 јлс, изузев оних који су се могли предвидети у време доделе јавног уговора. Такође, јавни партнер сноси ризик дискриминаторних промена закона.
Инфлаторни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			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		Х		Каматне стопе израђене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Оштећење возила (Елементарна непогода која оштећује возило или намерно оштећење на возилима од стране трећих лица) и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту
Смањење обима рада због више силе	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х	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 општине, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира који се доносе на нивоу општине 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 карактеристичниом параметрима. Једна од главних карактеристика пројекта 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.

## **11. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА**

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

1. Обавезе приватног партнера, односно концесионара су:
  - да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском приградском превозу током целе године у складу са предвиђеним распоредом полазака,
  - да организује свој рад и пословање тако да обезбеди квалитет превоза који захтевају услови утврђени конкурсном документацијом и овим концесионим актом,
  - да послове превоза обавља у складу са одредбама закона који уређује превоз путника у друмском саобраћају, закона који уређује обављање комуналне делатности, у складу са општинском одлуком која регулише превоз путника у градском и приградском саобраћају и другим прописима који утврђују ову област,
  - да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима вожње по линијама,
  - да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја општинске/градске управе,
  - да доставља месечне извештаје о оствареним обртима (полуобртима) и поласцима
  - да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.

2. Права и обавезе јавног партнера су:

- да у складу са одлуком општине, месечно уплаћује износ утврђен за обављање повереног превоза
- обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији општине,
- предузима мере на отклањању ванредних околности које могу да утичу на несметану реализацију превоза,
- одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником),
- врши контролу и надзор над обављањем повереног превоза.

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

## **12. ЈАВНИ УГОВОР**

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

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

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавни партнер уређује следећа питања:

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

2) расподела ризика између јавног и приватног партнера;

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

4) обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;

5) евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;

6) захтеве у вези са ДПН у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности ДПН;

7) власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;

8) висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;

9) накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;

10) механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;

11) поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;

12) поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);

13) обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објекта или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим

условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;

14) могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;

15) евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЛПП, односно концесионим актом;

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

17) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

18) расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;

19) мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);

20) рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;

21) компензација и пребијање потраживања;

22) последице штетне промене прописа;

23) разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;

24) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

25) сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих

уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;

26) меродавно право и механизам за решавање спорова;

27) околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

27а) евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера/концесионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концесионара (*step-in right*), уз дефинисање последица коришћења тог права;

28) опорезивање и фискална питања - ако постоје.

У складу са Концесионим актом, конкурсном документацијом и одредбама закона и других прописа који уређују ову материју, након избора приватног партнера у поступку јавне набавке, уз примену одредаба Закона о јавном приватном партнерству које се обавезно примењују у поступку избора приватног партнера, са приватним партнером ће се закључити јавни уговор.

Јавним уговором ће се, у складу са чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, који прописује садржину истог, детаљно ће се:

- дефинисати линије превоза у приградском превозу на територији општине које су предмет концесије,
- утврдити расподела ризика између јавног и приватног партнера, односно концесионара полазећи од дефинисања ризика и њихове расподеле из овог концесионог акта,

- одредити потребан квалитет и стандарди услуге превоза у складу са овим концесионим актом и конкурсном документацијом,
- дефинисати врсте и начин пружања евентуалне помоћи приватном партнеру, односно концесионару око добијања потребних дозвола, сагласности и сл.
- дефинисати начин утврђивања и мењања цене превоза у складу са законом и давања утврђених износа од стране јавног партнера приватном партнеру, односно концесионару,
- уредити могућност и начин измене јавног уговора,
- уредити разлози за раскид уговора и начин решавања спорова, као и поступање у погледу обезбеђивања превоза у случају превременог раскида уговора или престанка његовог важења,
- уредити права јавног партнера у циљу заштите јавног интереса и околности које ограничавају или искључују одговорност уговорних страна, на начин који није у супротности са овим концесионим актом,
- уредити поступање у ванредним околностима.

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишно надметање више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом.

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

Предложени пројекат је планиран да се закључи на период од 10 година.

На основу члана 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза



општине је давање писане сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

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

Општина је дужна да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине општине. На све измене и допуне закљученог јавног уговора којима се мењају права и обавезе уговорних страна, примењује се поступак у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама. Ако није другачије уговорено у писаном облику, јавни партнер, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.

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

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

### **13. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА**

Полазећи од законом утврђених поступака реализовања јавно-приватног партнерства са елементима концесије и потребе да се у што краћем року, с обзиром на приказано тренутно стање у обављању превоза, обезбеди обављање јавног линијског превоза путника на територији општине у складу са законом и на начин како предвиђа овај концесиони акт, планирамо следећу динамику развоја пројекта:

- Позитивно мишљење Комисије за ЈПП – мај 2025. године

- Усвајање Концесионог акта од стране Скупштине општине – мај 2025. године
- Израда конкурсне документације – мај 2025. године
- Објављивање јавног позива – мај 2025. године
- Спровођење поступка јавне набавке – мај/јун 2025. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде – јул/август 2025. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране скупштине општине – јул/август 2025. године
- Закључење јавног уговора –август 2025. године

#### **14. ПРИЛОЗИ**

- Одлука о одређивању модела финансирања потенцијалног пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран
- Решење о именовању стручног тима за спровођење поступка реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
ВЛАДА  
Комисија за јавно-приватно  
партнерство  
Број: 26/2025  
13. новембар 2025. године  
Београд

На основу члана 68. став 1. тачка 3), а у вези са чланом 29. став 4. 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 Концесионог акта поднетог од стране општине Србобран у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, којим се предлаже поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран, Комисија за јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: Комисија) је мишљења да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.
2. Давање мишљења из тачке 1. од стране Комисије не подразумева одговорност Комисије, за процену исплативости предложеног правног посла, за даљу реализацију Предлога Концесионог акта, 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 Концесионог акта из тачке 1. овог мишљења.
4. Предметно мишљење дато је искључиво на основу података и анализа достављених од стране подносиоца Предлога Концесионог акта из тачке 1. овог мишљења.
5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

### ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Општина Србобран је у складу са чланом 29. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 12. маја 2025. године поднела Предлог Концесионог акта ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије. Комисија је предметни Предлог Концесионог акта разматрала на седници одржаној 13. новембра 2025. године и констатовала да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

Комисија је у претходној анализи утврдила да је Подносилац Концесионог акта јавно тело у складу са чланом 4. став 1. тач. 7) и 8) Закона, те да може бити Предлагач пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије из члана 29. став 2. Закона.

Из достављеног Предлога Концесионог акта, Комисија је закључила да Предлог Концесионог акта садржи све елементе у складу са чланом 29. став 6. Закона и то:

- 1) предмет концесије;
- 2) разлоге за давање концесије;
- 3) евентуално одузимање поверених послова и одузимање права коришћења имовине за обављање поверених послова;
- 4) податке о утицају концесионе делатности на животну средину, на инфраструктуру и друге привредне области, на ефикасно функционисање техничко-технолошких система;
- 5) минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора концесионара и преговарања;
- 6) рок трајања концесије, укључујући образложење предложеног рока;
- 7) податке о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза, права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, и цене и опште услове за коришћење добара и обављање делатности;
- 8) податке о накнадама које плаћају концедент и концесионар;
- 9) оцену о потребном броју радних места и квалификоване радне снаге у вези са извршавањем концесије, уколико се предлаже да то буде елеменат концесионог акта;
- 10) податке о другим уговорима који се закључују пре, истовремено или после закључења јавног уговора, било у форми прилога јавног уговора, било као посебни уговори, ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба релевантног пројекта, као што су уговори о преносу права коришћења непокретних и покретних ствари, пренос, односно уступање концесионару уговора које закључи јавно тело, преузимање запослених итд;
- 11) остале податке и документе од значаја за концесију.

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 ПРЕДСЕДНИКА  
КОМИСИЈЕ**

Андријана Јовановић

Република Србија  
Аутономна Покрајина Војводина  
Општина Србобран  
ОПШТИНСКО ВЕЋЕ  
Број:  
Дана:  
СРБОБРАН

ПРЕДЛОГ

На основу члана 26. став 1. тачка 3. и члана 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије“ број 88/11, 15/16 и 104/16), члана 67. Статута општине Србобран („Службени лист Општине Србобран“ бр. 4/2019, 20/19, 6/2022 и 12/2025), члана 2. и 38. Одлуке о Општинском већу („Службени лист Општине Србобран“ бр. 19/2025) и члана 66. став 1. Пословника Општинског већа Општине Србобран („Службени лист општине Србобран“ бр. 2/2009, 11/2017 и 26/2017) Општинско веће на \_\_\_\_\_ седници, одржаној дана \_\_\_\_\_ 2025. године, размотрило је Нацрт Одлуке о усвајању Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран и тим поводом донело следећи:

### **ЗАКЉУЧАК**

Општинско веће утврђује Предлог Одлуке о усвајању Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран и упућује га Скупштини општине Србобран на разматрање и доношење.

Општинско веће за своје представнике приликом разматрања предлога Одлуке о усвајању Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Србобран, одређује Радивоја Дебељачког - председника Општинског већа и чланове Општинског већа, а за повереника Данијелу Вујачић - начелника Општинске управе Србобран.

**ПРЕДСЕДНИК  
ОПШТИНСКОГ ВЕЋА СРБОБРАН**

**Радивој Дебељачки**