



**КОНЦЕСИОНИ АКТ ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА
КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ И
ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ
ОПШТИНЕ МАЛО ЦРНИЋЕ**

Март, 2026. године

ОБРАЂИВАЧ: ЦМН - Центар за менаџмент д.о.о. Београд



У складу са Уговором о набавци Консултантских (саветодавних услуга) у изради припреме предлога пројекта јавно-приватног партнерства, односно концесионог акта за обављање делатности јавног превоза путника на територији општине Мало Црниће, број 404-109/2025-4 од 16.04.2025, Студијом оправданости и достављеним подацима

САДРЖАЈ

ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА	стр.
1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ	4
2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ЦИЉЕВИ	4
2.1. Основни подаци о општини Мало Црниће	7
2.2. Тренутно стање и предлог будућег стања	10
2.3. Дефинисање мреже линија	12
2.4. Статички и динамички елементи линија у новом систему	20
2.5. Редови вожње и предвиђени број километара	24
2.6. Циљеви пројекта	26
3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ДУЖИНЕ ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ	29
4. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	33
5. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА	35
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	46
7. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ	54
8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЊАЊА, 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	55
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	55
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	57
8.3. Концесиона накнада	57
9. АНАЛИЗА ПРОЈЕКТОВАНИХ РАСХОДА, ПРИХОДА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА	58
10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА	71
11. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	77
12. ЈАВНИ УГОВОР	81
13. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	87
14. ПРИЛОЗИ	88

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 И ЦИЉЕВИ

Предмет спровођења пројекта је поверавање обављања комуналне делатности јавног (градског и приградског) превоза путника на територији општине Мало Црниће у целини, приватном партнеру.

Организација обављања јавног линијског превоза путника на територији општине Мало Црниће је у надлежности локалне самоуправе, 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 јавном градском и приградском превозу путника на територији општине Мало Црниће (“Сл. гласник општине Мало Црниће”, бр. 7/2019).

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

Општина Мало Црниће заузима површину од 269 км² и обухвата 19 насеља, а седиште општине је насеље Мало Црниће. По подацима пописа из 2022. године, укупан број становника на територији читавог општине је 8986. Удаљеност насељених места од административног центра и путева креће се у распону до око 20 километара.

Организовањем јавног 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 нема јавно предузеће које се бави обављањем делатности јавног 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 јавном саобраћају на територији општине мало црниће, 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 јавном саобраћају на територији општине Мало Црниће, 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 јавног превоза путника за долазак до бираних одређишта, чиме се стварају потребни услови за нормално функционисање и свакодневну комуникацију грађана, нарочито социјално угрожених група

и старих, самачких домаћинстава која немају другу алтернативу превоза до административног центра.

У функционисању јавног превоза путника користи се мрежа путне инфраструктуре на територији општине Мало Црниће, 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 поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза путника на територији општине Мало Црниће.

Предлогом Концесионог акта, на територији општине Мало Црниће, предвиђене су следеће **линије јавног превоза:**

- Л1 Салаковац излаз-Мало Црниће-Црљенац-Кула-Божевац- Кобиље-Аљудово
- Л2 Салаковац излаз-Крављи До-Топоница-Врбница
- Л3 Салаковац излаз-Салаковац-Шапине-Смољинац-Мало Градиште
- Л4 Салаковац излаз-Салаковац-Смољинац-Шапине-Забрега- Божевац-Кобиље
- Л5 Божевац-Кула-Аљудово-Кобиље-Кула-Божевац
- Л6 Божевац-Велико село-Божевац
- Л7 Божевац-Забрега- Божевац
- Л8 Салаковац излаз-Салаковац-Мало Црниће-Топоница-Врбница

2.1. Основни подаци о општини Мало Црниће

Општина Мало Црниће је јединица локалне самоуправе у источном делу Србије, смештена у Браничевском округу. Као део централне Србије, ова општина представља типичан пример подручја са израженим пољопривредним карактером, али и са значајним потенцијалима за развој туризма, услуга и истицање културног наслеђа. Седиште општине је насеље Мало Црниће, а општина укупно обухвата 19 насељених места. Територија општине је богата плодним равницама, које пресеца река Млава. Смештена је у близини важних саобраћајних коридора, што је чини стратешки повољном локацијом повезаном са Пожаревцом и Београдом.

Становништво

Према званичним резултатима Пописа становништва 2022. године, Општина Мало Црниће има 8.986 становника, од чега седиште општине, насеље Мало Црниће, броји 624 житеља. У односу на Попис 2011. године, приметан је пад броја становника, који је нешто израженији од републичког просека. Овај демографски тренд последица је дугогодишњег негативног природног прираштаја, одласка младих у веће градове и постепеног старења становништва. У наставку је дат преглед свих насеља у општини са бројем становника према Попису¹ из 2022. године:

Општина Мало Црниће	8986 (укупно)
Аљудово	87
Батуша	387
Божевац	1136
Велико Село	275
Велико Црниће	612
Врбница	250
Забрега	111
Калиште	318
Кобиље	473
Крављи До	212
Кула	441
Мало Градиште	246
Мало Црниће (седиште општине)	624
Салаковац	613

¹ (извор: Републички завод за статистику).

Смољинац	1199
Топоница	624
Црљенац	607
Шапине	675
Шљивовац	96

Површина и географски положај

Површина Општине Мало Црниће износи тачно 269 квадратна километра (km²), што је чини релативно компактном територијом у поређењу са бројем становника и суседним општинама. Ова површина се простире у централном делу Браничевског округа, у плодној долини реке Млаве. Центар општине, координате 44°33' северне географске ширине и 21°17' источне географске дужине, налази се на висини од око 150-200 метара надморске висине, што обезбеђује благу климу и одличне услове за пољопривреду.

Географски положај је изузетно повољан: општина се граничи са Пожаревцем на северозападу (дужина границе око 17 км), Великим Градиштем на североистоку, Кучевом на истоку, Петровцем на Млави на југу и Жабарима на југозападу. Ова локација омогућава лак приступ магистралним и регионалним путевима, укључујући пут Пожаревац–Петровац на Млави и деонице према Београду и Мајданпеку. Река Млава тече кроз централни део општине, стварајући широку равницу познату као Стишка равница, која је идеална за интензивно гајење усева. Терен је углавном равничарски, са благим узвишењима на периферији, што доприноси разноврсности биљног и животињског света. Клима је континентална, са просечним температурама за припадајуће климатско поднебље, довољним падавинама (око 600 мм) и дугим вегетационим периодом, што је кључно за пољопривредну продуктивност. Удаљеност од Београда (100 км) и других великих центара чини је погодном за викенд-туризам, док близина Пожаревца обезбеђује административну и трговинску подршку.

Привреда

Привреда Општине Мало Црниће базирана је на пољопривреди и услугама, које представљају основне гране и извор прихода за већину становништва општине. Са укупне површине од 269 км², чак 84,6% је пољопривредно земљиште – око 23.000 хектара ораница,

воћњака и пашњака. Овај висок проценат пољопривредног земљишта чини Мало Црниће лидером у Браничевском округу по том параметру. Главне културе су житарице (пшеница, кукуруз), индустријско биље (сунцокрет, соја), воће (јабуке, шљиве) и поврће, са порастом фокуса последњих година на органску производњу због чисте околине. Сточарење је мање развијено, али укључује гајење стоке за млеко и месо, као и пчеларство.

Индустрија је слабије заступљена, са неколико мањих погона за прераду разних сировина и других производа. Трговина и услуге се одвијају у центру седишта Мало Црниће, где се налазе локални маркети, занатске радионице и основне здравствене и образовне установе. Локална управа ради на привлачењу инвестиција кроз државне субвенције за пољопривреду и развој МСП. Потенцијали леже у екотуризму и агротуризму, где се могу комбиновати пољопривредни производи са туристичком понудом. Укупан БДП по становнику је ниже од просека Србије, што се огледа у статусу неразвијене општине. Према доступним подацима АПР-а, општина Мало Црниће спада у 4. категорију по степену развијености. У периоду од 2022. до 2024. године број запослених у општини се благо кретао, са растом у 2023. и благим падом у 2024. години, док је број незапослених имао јасан силазни тренд, смањујући се са 204 лица у 2022. на 145 у 2025. години. Истовремено, просечне нето зараде су континуирано расле, од 56.036 динара у 2022. до 73.077 динара у 2024. години, што указује на постепено јачање економских прилика у локалној заједници. Број активних привредних друштава у општини је релативно стабилан, крећући се између 76 и 77 у посматраном периоду. Број новооснованих друштава варира, али показује умерене осцилације без већих одступања, док се број брисаних или угашених друштава одржава на ниском нивоу (2–3 годишње). Ови показатељи упућују на стабилно, мада ограничено динамично, пословно окружење. Број активних предузетника бележи стабилан раст, од 346 у 2022. години до 386 у 2025. години. Број новоотворених радњи варира по годинама, док истовремено број угашених остаје уједначен и умерен. Укупно посматрано, сектор предузетништва показује позитиван тренд и растућу активности на локалном нивоу.

Туризам и знаменитости

Туризам у Општини Мало Црниће још увек није у потпуности искоришћен, али представља један од кључних потенцијала за економски развој. Општина има све већи значај као дестинација за сеоски и еколошки туризам, захваљујући лепој природи, историјским

споменицима и близини већих административних центара. Туристичка организација Општине Мало Црниће ради на промоцији ових вредности, организујући манифестације попут “Са извора бистре воде”, планинарских тура и посела где се промовише традиционална локална кухиња. Посетиоци могу уживати у агротуризму – боравком на домаћинствима попут домаћинства “Continental”, дегустација домаће хране и вина од локалних сорти грожђа. Природни ресурси попут реке Млаве и околних шума нуде могућности за лов и риболов, док је језеро Заова идеално за одмор и водене спортове. Туризам је сезонски, са врхунцем лети, и доприноси локалној економији кроз смештај у сеоским домаћинствима и угоститељским објектима. У будућности, очекује се развој "зеленог туризма" уз подршку државних програма, што би могло запослити младе и смањити миграције. Општина Мало Црниће је богата културним и историјским знаменитостима, које сведоче о вишевековној прошлости региона. Једна од најважнијих је Манастир Заова, смештен у живописној долини, подигнут 14. веку, поменут у 15. веку у османским изворима. Овај манастир, посвећен Светом архангелу Михаилу и Гаврилу, представља драгуљ српске средњовековне архитектуре са фрескама и иконама из периода 19. века. Окружен шумом и потоцима, он је место ходочашћа, које привлачи бројне вернике и туристе. Друга значајна знаменитост је Језеро Заова, вештачко језеро настало бранама на потоку, окружено нетакнутом природом. Идеално за пикнике и фотографију, језеро је станиште разноврсног биља и птица. Манастир Брадача, из 15. века, је још један духовни центар до којег се може стићи пешачком и бициклистичком стазом Врањевац, као и до самог Спомен-обележје Врањевац, посвећено жртвама Првог светског рата. У закључку, Општина Мало Црниће је спој традиције и природног богатства, са могућношћу развоја туристичких потенцијала.

2.2 Тренутно стање и предлог будућег стања линија у јавном превозу на територији општине Мало Црниће

Тренутно стање

Тренутно се организација превоза путника на територији општине обавља по моделу заснованом на уговору о пружању услуга јавног превоза, закљученом у складу са одредбама Закона о јавним набавкама. Превозник се бира кроз поступак јавне набавке, а уговором се

дефинишу обавезе превозника у погледу обављања превоза, усмереног на превоз корисника предшколских установа и ученика основних школа:

- ОШ „Моша Пијаде“ Мало Црниће
- ОШ „Дража Марковић Рођа“ Смољинац
- ОШ „Ђура Јакшић“ Топоница
- ОШ "Милисав Николић" Божевац
- Предшколска установа "14 октобар" Мало Црниће (Вртићи у Малом Црнићу, Топоници, Батуши, Смољинцу и Кобиљу).

Финансирање ових услуга у потпуности врши општина из буџетских средстава, при чему се субвенционису трошкови превоза ученика (средњошколаца) са пребивалиштем на територији општине за међумесни саобраћај. Остали корисници (становништво ван категорије ученика) користе услуге превоза по комерцијалним ценама, без значајнијег субвенционисања од стране локалне самоуправе. Овај модел подразумева ограничену покривеност територије, са линијама првенствено прилагођеним потребама школског превоза, што резултира недовољном доступношћу јавног превоза за ширу популацију, посебно у околним сеоским насељима.

Предлог будућег стања

Предлогом јавно-приватног партнерства (ЈПП) са елементима концесије предвиђа се прелазак на интегрисани и свеобухватни систем јавног превоза путника, чије су линије конципиране тако да обухвате целокупну територију општине и сва насељена места у њој. Услуга ће и даље бити усклађена у складу са потребама деце предшколског, школског и средњошколског узраста, али ће уједно покривати и потребе свих осталих категорија становништва – запослених, пензионера, социјално угрожених група и осталих грађана.

ЈПП модел подразумева дугорочну сарадњу са приватним партнером који ће бити одговоран за инвестиције у возни парк, оптимизацију линија и пружање услуга вишег квалитета. Јавни партнер (општина) задржаће контролу над мониторингом, стандардима квалитета, док ће ризици бити оптимално распоређени између партнера.

Питање модалитета наплате услуга биће дефинисано у даљој фази разраде пројекта, у зависности од финансијских могућности, анализа трошкова и користи, као и стратешких одлука локалне самоуправе. Овај аспект остаје отворен за даљу елаборацију како би се обезбедио најоптималнији модел који доприноси одрживој мобилности и приступачности превоза за све грађане.

Овај приступ омогућиће повећану фреквенцију линија, бољу географску покривеност и значајно побољшање доступности јавног превоза за све грађане, чиме се доприноси одрживој мобилности, смањењу саобраћајних гужви и побољшању квалитета живота на целој територији општине.

2.3 Дефинисање мреже линија

Пројектована мрежа линија јавног превоза путника на територији општине Мало Црниће обликована је у складу са просторним распоредом насеља, положајем општинских и државних путева, као и превозним захтевима становништва. Будући да значајан део тих захтева потиче од превоза деце предшколског узраста, ученика основних и средњих школа, највећи број линија и полазака планиран је тако да одговара потребама ове категорије путника. Посебан значај у планирању имају локације основних школа у Малом Црнићу, Смољинцу, Божевцу и Топоници, које уз изражену гравитацију становништва ка Пожаревцу у суседној општини, представљају главне циљне тачке и полазне основе линија у мрежи.

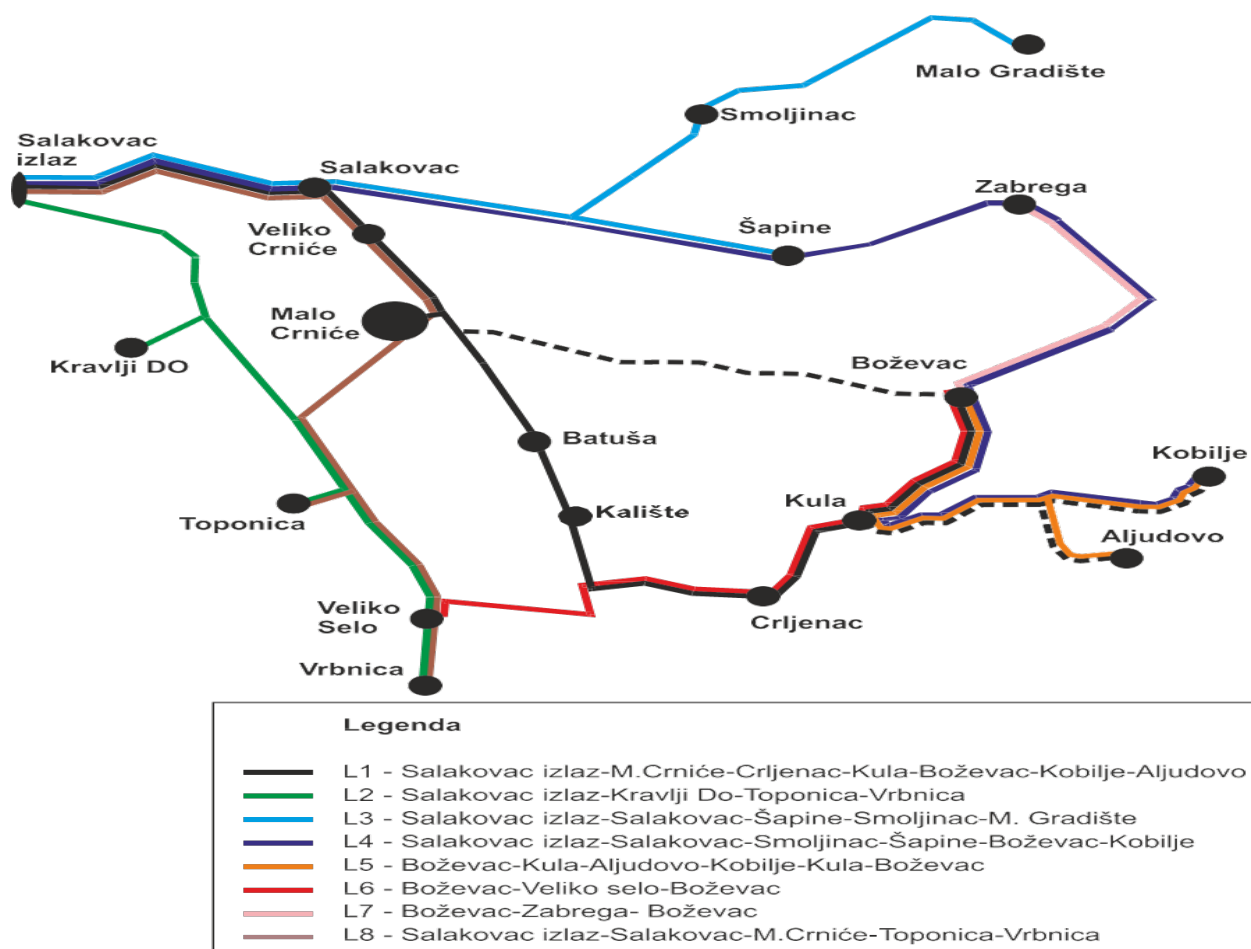
Због малог броја полазака на већини релација, које не прелазе 4-6 полазака дневно, а код појединих релација свега један полазак, ради формирања препознатљивог и прегледног система јавног превоза извршено је груписање релација по главним коридорима, чиме је добијена мрежа линија приказана на Табели бр. 1 и на слици бр 1. Оваквим приступом омогућено је једноставније разумевање организације превоза за кориснике, као и ефикасније планирање и управљање саобраћајем. Истовремено, груписање линија доприноси рационалнијем коришћењу расположивих возних капацитета и бољој повезаности насеља.

Табела бр. 1 – Мрежа линија на подручју општине Мало Црниће

Ознака линије	Назив линије
Л1	Салаковац излаз – Мало Црниће – Црљенац – Кула – Божевац – Кобиље – Аљудово
Л2	Салаковац излаз – Крављи До – Топоница – Врбница
Л3	Салаковац излаз – Салаковац – Шапине – Смољинац – Мало Градиште
Л4	Салаковац излаз – Салаковац – Смољинац – Шапине – Забрега – Божевац – Кобиље
Л5	Божевац – Кула – Аљудово – Кобиље – Кула – Божевац
Л6	Божевац – Велико село – Божевац
Л7	Божевац – Забрега – Божевац
Л8	Салаковац излаз – Салаковац – Мало Црниће – Топоница – Врбница

Табела бр.1 приказује преглед будућих линија чије ће трасе бити детаљно и графички приказане у наставку. Овде су наведене ознаке линија (Л1–Л8) заједно са називима и редоследом проласка кроз кључна насеља, чиме се даје јасан увид у планирану мрежу локалног саобраћаја. На слици бр. 1 биће приказане саме руте — са тачним путевима, станицама и међусобним повезивањем села, што ће омогућити лакше разумевање како ће се линије кретати у пракси.

Слика бр. 1: Мрежа линија на подручју општине Мало Црниће



Доминантну позицију у систему заузима линија Л1, која остварује највећи број полазака и простире се дијаметрално у односу на центар општине, повезујући насеља Салаковац и Божевац. На својој траси линија пролази кроз десет насеља општине: Салаковац, Велико Црниће, Мало Црниће, Батуш, Калиште, Црљенац, Кула, Аљудово, Кобилје и Божевац. Саобраћај возила јавног превоза прилагођен је реалним потребама корисника, те се не остварују поласци ка свим насељима у сваком обрту, што је прецизно приказано у реду вожње. Укупна дужина трасе износи 27,40 км у оба смера, са 13 стајалишта и просечним међустаничним растојањем од 2,11 км. У зимском реду вожње радним данима остварује се 9 полазака у смеру А и 10 полазака у смеру Б, просечно време полуобрта износи 45 минута у смеру А и 40 минута у смеру Б, а за реализацију је предвиђено 3 возила. Минибусима се

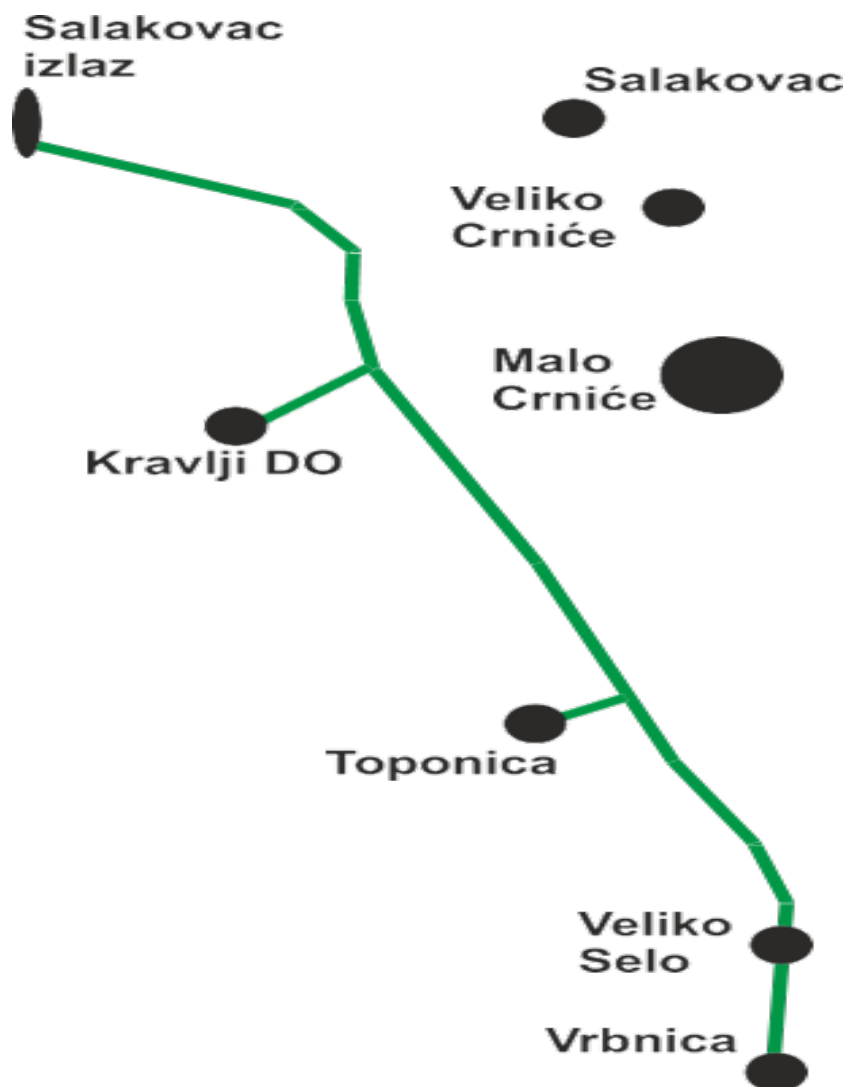
реализује 13 полазака, док се за 6 полазака користе соло аутобуси. У летњем реду вожње пројектовано је по 2 поласка у сваком смеру.

Слика 2. Приказ трасе линије 1 (Л1)



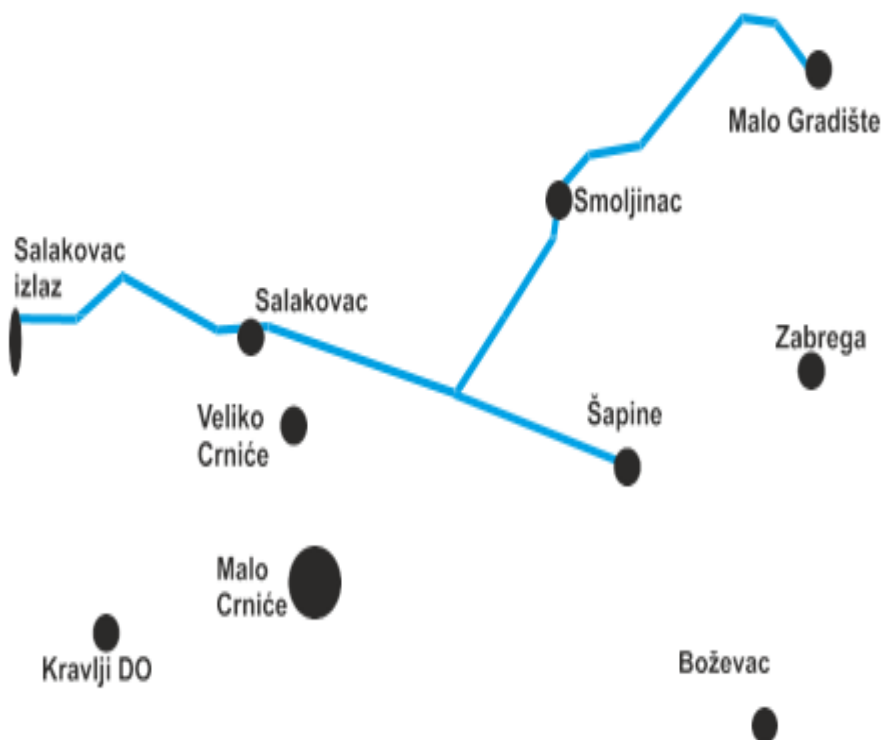
Две значајније линије у систему, са по осам полазака дневно, јесу линије Л2 и Л3. Линија Л2 повезује насеља Врбница, Велико Село, Топоница и Крављи До, настављајући даље ка Салаковцу, при чему тангира центар општине. Укупна дужина трасе износи 21,50 км у оба смера (просек 16,15 км), са 5 стајалишта у сваком смеру и просечним међустаничним растојањем од 4,30 км. У зимском реду вожње за радни дан остварује се 4 поласка у смеру А и 4 поласка у смеру Б, просечно време полуобрта износи 27 минута, при чему се сви поласци обављају минибусима. У летњем реду вожње радним данима линија има по 1 полазак у сваком смеру, уз исту трасу и тип возила.

Слика 3. Приказ трасе линије 2 (Л2)



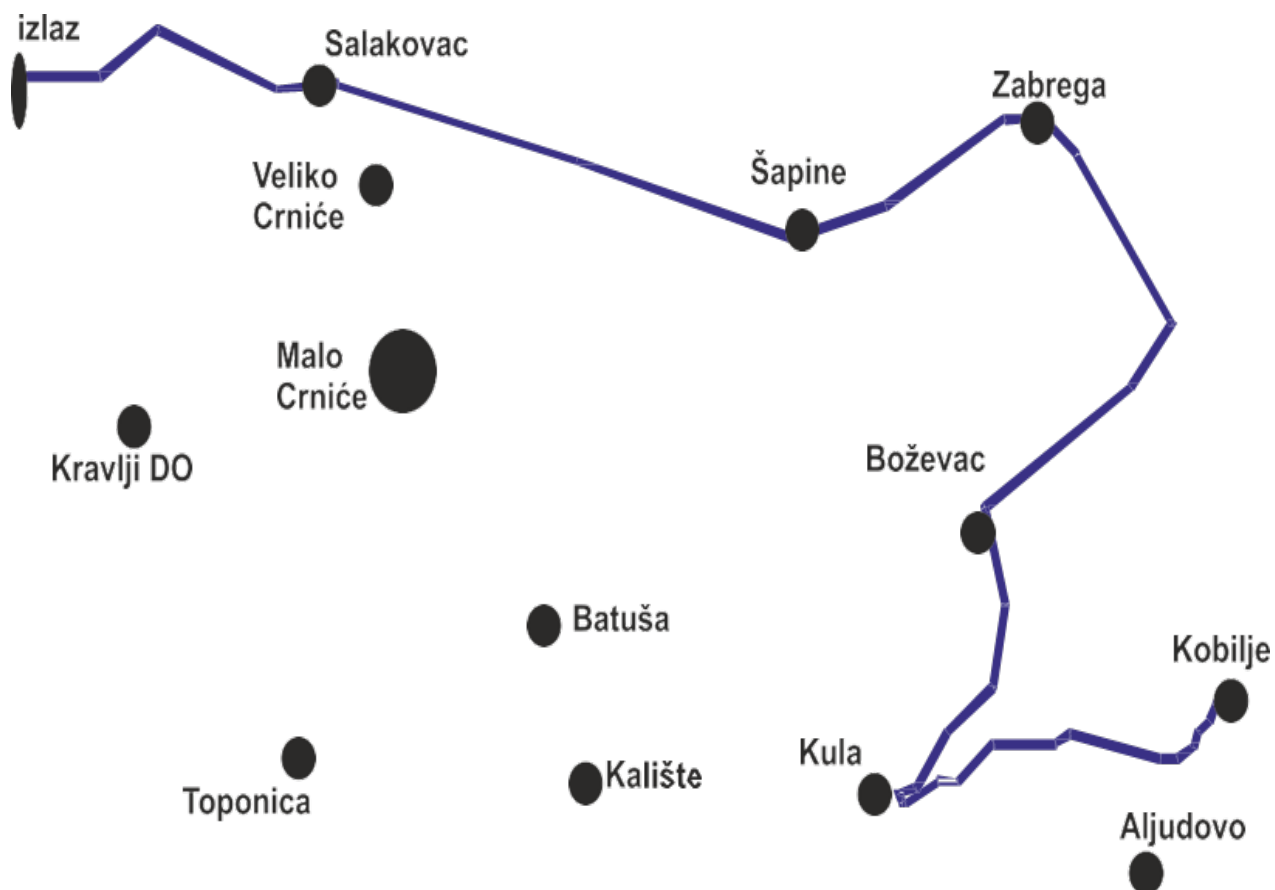
Линија Л3 повезује једно од највећих насеља у општини Смољинац са Салаковцем на излазу према Пожаревцу, а на својој траси обухвата и насеља Мало Градиште и Шапине, при чему тангира центар општине. Укупна дужина трасе износи 18,40 км у оба смера (просек 17,50 км), са 5 стајалишта по смеру и просечним међустаничним растојањем од 3,68 км. У зимском реду вожње радним данима остварује се 4 поласка у смеру А и 4 поласка у смеру Б, просечно време полуобрта је 31 минут, а за реализацију су предвиђени мини бусеви. У летњем реду вожње радним данима линија остварује 2 поласка у сваком смеру, уз исту трасу и тип возила.

Слика 4. Приказ трасе линије 3 (Л3)



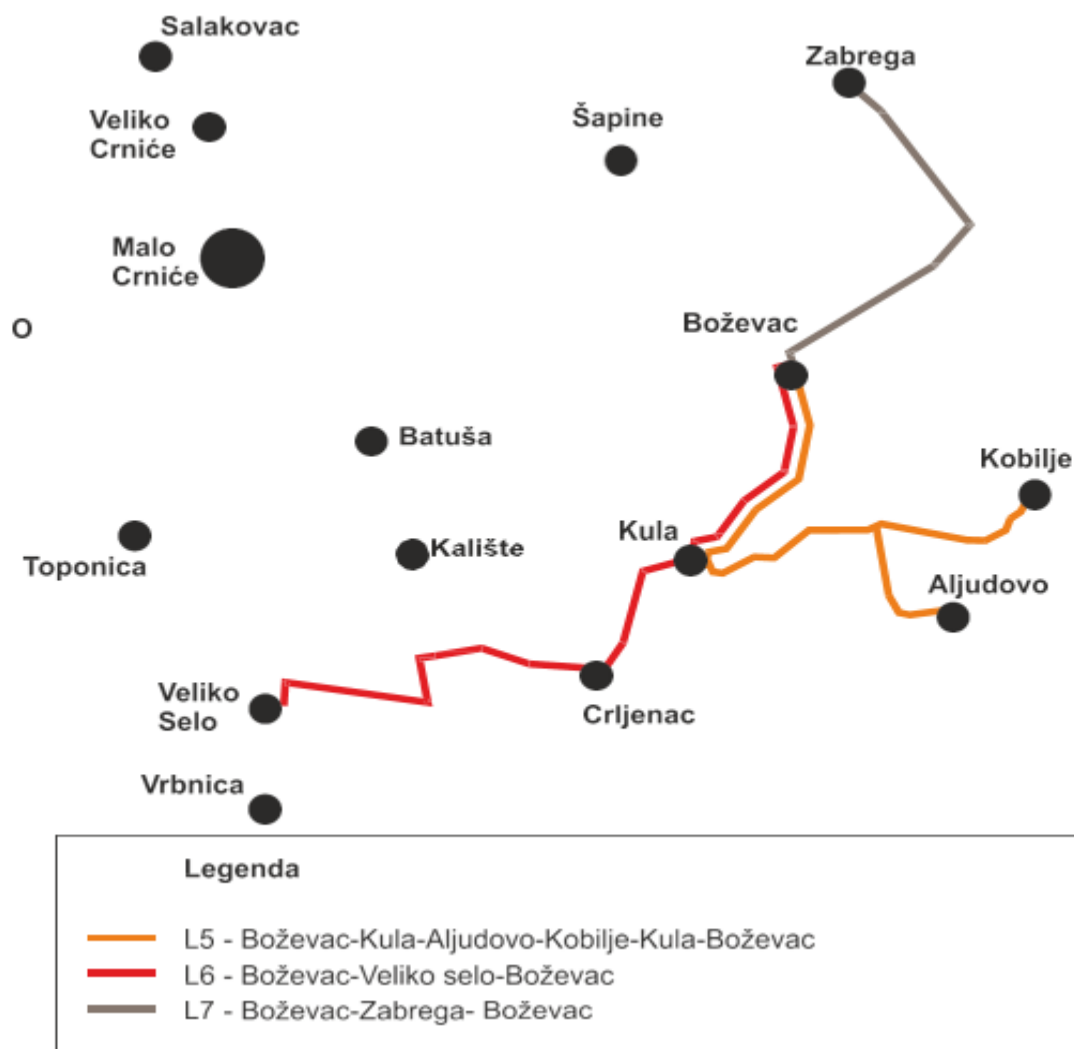
Линија Л4 повезује групу насеља у зони Божевца (Кула, Кобиље и Аљудово) са Салаковцем, при чему се највећи део трасе пружа државним путем Иб реда број 33 на правцу Пожаревац – Кучево. На тој деоници траса линије пролази кроз насеља Забрега, Шапине и Салаковац, настављајући до излаза из Салаковца, при чему тангира центар општине. Укупна дужина трасе износи 51,20 км, са 9 стајалишта и просечним међустаничним растојањем од 5,69 км. У зимском реду вожње радним данима остварује се само један полазак (у смеру А), просечно време полуобрта износи 85 минута, а за реализацију је предвиђен минибус. У летњем реду вожње на линији Л4 нема полазака.

Слика 5. Приказ трасе линије 4 (Л4)



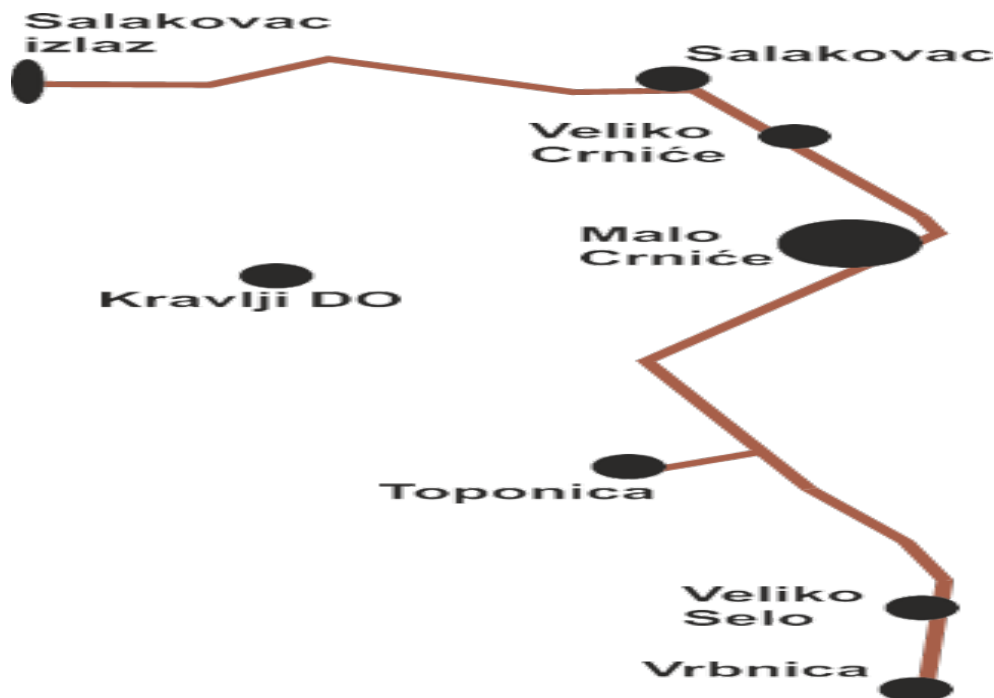
Линије Л5, Л6 и Л7 чине групу периферних линија које првенствено служе за превоз ђака у школу у насеље Божевац. Линија Л5 повезује Кулу, Аљудово и Кобилје са Божевцем, линија Л6 повезује Велико Село са Божевцем, док линија Л7 повезује Забрегу са Божевцем. Дужине траса крећу се од 8,00 км код Л7 до 27,40 км код Л6, уз просечна међустанична растојања од 4,00 км (Л7) до 9,13 км (Л6). У зимском реду вожње све три линије имају незнатан број полазака. Линије Л5 и Л6 имају по један полазак, док Л7 има два поласка, по један у сваком смеру. Линије Л5 и Л6 функционишу као кружне, односно без прекида на полуобрту.

Слика 6. Приказ трасе линија Л5, Л6 и Л7



Линија Л8, дијаметралног типа, повезује Врбницу, Велико Село и Топоницу са Малим Црнићем, а затим се њена траса наставља даље ка Салаковцу. Укупна дужина трасе износи 22,30 км у оба смера, са 7 стајалишта и просечним међустаничним растојањем од 3,19 км. У оба сезонска реда вожње радним данима одвија се по један полазак у сваком смеру, са просечним временом полуобрта од 42 минута, при чему је превоз организован минибусима.

Слика 7. Приказ линије 8 (Л8)



На основу извршеног груписања релација по главним коридорима формирана је мрежа од осам аутобуских линија које повезују Салаковац, Божевац и околна насеља, прилагођена реалним потребама становништва и постојећем обиму саобраћаја. Овако дефинисана мрежа линија доприноси већој прегледности система јавног превоза, олакшава коришћење услуге путницима и ствара основу за даље унапређење и оптимизацију редова вожње у складу са будућим потребама.

2.4. Статички и динамички елементи линија у новом систему

За пројектовану мрежу линија, у наредној табели приказани су основни статички елементи по линијама. Према пружању траса у односу на центар општине, две линије (Л1 и Л8) имају дијаметрални карактер, док су линије Л2, Л3 и Л4 тангенцијалног типа. Преостале линије Л5, Л6 и Л7 сврставају се у периферне линије, са функцијом повезивања насеља у зони Божевца и њиховог приступа основним школама.

Најдужа линија у систему је Л4, са укупном дужином трасе од 51,20 километара, док су најкраће Л7 (8,00 км) и Л3 (18,40 км по смеру). Дужине дијаметралних линија крећу се од

22,30 км (Л8) до 27,40 км (Л1), док тангенцијалне линије остварују просечне дужине између 16,15 км (Л2) и 17,50 км (Л3).

Број стајалишта на линијама значајно варира, у распону од 2 стајалишта на Л7 до 13 стајалишта на Л1. Просечно међустанично растојање зависи од просторне разуђености насеља дуж трасе: најмање међустанично растојање бележи се на Л1 (2,11 км), док највеће достиже 9,13 км на периферној линији Л6.

Оваква класификација и просторна организација линија омогућавају јасно сагледавање улоге сваке појединачне линије у укупном систему јавног превоза, како са аспекта дужине трасе и броја стајалишта, тако и са аспекта функционалне повезаности насеља.

Оваква структура мреже одражава комбинацију линија које обезбеђују међусобно повезивање главних насеља општине, доступност школама и централним садржајима, као и приступ главним правцима који повезују општину са суседним територијама, пре свега Пожаревцем, при чему се истовремено водило рачуна о рационалном коришћењу постојеће саобраћајне инфраструктуре, усклађивању превозне понуде са реалним потребама становништва и стварању предуслова за унапређење квалитета и поузданости јавног превоза у будућем периоду. Поред тога, овако дефинисана мрежа линија обезбеђује стабилан оквир за функционисање јавног превоза, омогућавајући доследну организацију саобраћаја и јасно дефинисане везе између насеља у оквиру општине.

Сви наведени статички показатељи, укључујући дужине линија, број стајалишта и међустанична растојања, систематизовано су приказани у табели бр. 2 у наставку:

Табела бр 2.

Ознака	Назив линије	Дужина линије			Број стајалишта		Просечно међустанично растојање	
		смер А	смер Б	Просек*	смер А	смер Б	смер А	смер Б
Л1	Салаковац излаз-Мало Црниће-Црљенац-Кула-Божевац-Кобиље-Аљудово	27,40	27,40	24,27	13	13	2,11	2,11
Л2	Салаковац излаз-Крављи До-Топоница-Врбница	21,50	21,50	16,15	5	5	4,30	4,30
Л3	Салаковац излаз-Салаковац-Шапине-Смољинац-Мало Градиште	18,40	18,40	17,50	5	5	3,68	3,68
Л4	Салаковац излаз-Салаковац-Смољинац-Шапине-Забрега-Божевац-Кобиље	51,20	-	51,20	9	-	5,69	-
Л5	Божевац-Кула-Аљудово-Кобиље-Кула-Божевац	26,10	-	26,10	6	-	4,35	-
Л6	Божевац-Велико село-Божевац	27,40	-	27,40	3	-	9,13	-
Л7	Божевац-Забрега-Божевац	8,00	8,00	8,00	2	2	4,00	4,00
Л8	Салаковац излаз-Салаковац-Мало Црниће-Топоница-Врбница	22,30	22,30	22,30	7	7	3,19	3,19

* Просечна вредност дужине линије укључујући и кракове трасе за радни дан у зимском реду вожње

За пројектовану мрежу линија и формирани зимски ред вожње за радни дан, у наредној табели приказани су основни динамички елементи по линијама. Подаци обухватају број полазака по смеровима, просечно време полуобрта, потребан број возила за реализацију реда вожње и расподелу полазака према типу возила. Највећи број полазака остварује линија Л1 (9 полазака у смеру А и 10 у смеру Б), за чију реализацију је потребно три возила, уз просечно време полуобрта од 45 минута у смеру А и 40 минута у смеру Б. Следе линије Л2 и Л3 са по четири поласка у оба смера, док линија Л4 има само један полазак, и то у једном смеру. Периферне линије Л5 и Л6 остварују по један полазак дневно, Л7 има два поласка у оба смера, док линија Л8 остварује по један полазак у оба смера. Већина полазака

(34) реализује се минибусима, док се соло аутобуси користе на линијама са већим захтевима у капацитету, при чему остварују укупно 10 полазака. Возила се комбинују између линија, па се укупно до осам возила распоређује тако да обављају превоз на више линија у току дана. Због малих превозних захтева на подручју општине Мало Црниће и чињенице да већина линија има свега неколико полазака дневно, интервали слеђења се крећу на нивоу од неколико сати, па у оваквим системима нема практичног смисла говорити о класичним интервалима у градско-приградском јавном превозу путника. Оваква структура реда вожње указује на изражену доминацију линија Л1, Л2 и Л3, док остале линије имају допунску улогу, првенствено у организовању превоза ђака и деце предшколског узраста, као и у обезбеђивању основне повезаности насеља са централним садржајима.

Табела бр. 3

Ознака	Назив линије	Број полазака		Време полуобрта *		Број возила	Број полазак по типу возила	
		смер А	смер Б	смер А	смер Б		Соло	Мини бус
Л1	Салаковац излаз-Мало Црниће-Црљенац-Кула-Божевац-Кобиље-Аљудово	9	10	45	40	3	6	13
Л2	Салаковац излаз-Крављи До-Топоница-Врбница	4	4	27	27	1	-	8
Л3	Салаковац излаз-Салаковац-Шапине-Смољинац-Мало Градиште	4	4	31	31	2	4	4
Л4	Салаковац излаз-Салаковац-Смољинац-Шапине-Забрега-Божевац-Кобиље	1	-	85	-	1	-	1
Л5	Божевац-Кула-Аљудово-Кобиље-Кула-Божевац	1	-	40	-	-	-	1
Л6	Божевац-Велико село-Божевац	1	-	37	-	-	-	1
Л7	Божевац-Забрега-Божевац	2	2	10	10	1	-	4
Л8	Салаковац излаз-Салаковац-Мало Црниће-Топоница-Врбница	1	1	42	42	-	-	2
УКУПНО		23	21	-	-	8	10	34

2.5. Редови вожње на линијама јавног превоза на територији општине Мало Црниће

У складу са претходно формираном мрежом линија и утврђеним превозним захтевима, за све линије израђени су редови вожње посебно за радни дан. Мало Црниће је мала општина са 8.896 становника према последњем попису из 2022. године, уз ниску густину насељености. Због ограничених превозних захтева, није оправдано уводити јавни масовни превоз путника суботом и недељом, већ је економски знатно оправданије организовати ванлинијски превоз или превоз на позив, јер се ови облици могу флексибилно прилагодити стварним потребама корисника и тиме обезбедити ефикаснију и рационалнију употребу расположивих ресурса. Као последица великог удела ђака и студената у структури корисника јавног превоза, а у складу са временским неравномерностима у захтевима, на годишњем нивоу се могу издвојити два карактеристична периода: период распуста и период када раде школе, па су сходно томе направљени:

1. Зимски ред вожње (за период када раде школе) и
2. Летњи ред вожње (за период када не раде школе).

Редови вожње су дати у прилогу.

Табела бр.4

Ознака линије	Зимски ред вожње - радни дан				Летњи ред вожње - радни дан			
	км	Возила		Полу- обрт	км	Возила		Полу- обрт
		Соло	Мини бус			Соло	Мини бус	
Л1	459,50	2	1	19	155,50	1	1	4
Л2	129,20	-	1	8	43,00	-	1	2
Л3	140,00	1	1	8	88,80	1	-	4
Л4	51,20	-	1	1	0,00	-	-	0
Л5	26,10	-	-	1	0,00	-	-	0
Л6	27,40	-	-	1	0,00	-	-	0
Л7	32,00	-	1	4	0,00	-	-	0
Л8	44,60	-	1	2	44,60	-	-	2
Укупно	910,00	3	5	44	331,90	2	2	12

Табела бр.5

Ознака лини	јан	феб	мар	апр	мај	јун	јул	авг	сеп	окт	нов	дец	Укупно
Л1	5846,0	8730,5	10109,0	8122,5	9190,0	6461,0	3576,5	3569,5	10109,0	10109,0	8886,0	10109,0	94818,0
Л2	1635,8	2454,8	2842,4	2282,4	2584,0	1808,0	989,0	989,2	2842,4	2842,4	2497,8	2842,4	26610,6
Л3	2236,8	2660,0	3080,0	2557,6	2800,0	2465,6	2042,4	1916,0	3080,0	3080,0	2748,8	3080,0	31747,2
Л4	460,8	972,8	1126,4	870,4	1024,0	512,0	0,0	51,2	1126,4	1126,4	972,8	1126,4	9369,6
Л5	234,9	495,9	574,2	443,7	522,0	261,0	0,0	26,1	574,2	574,2	495,9	574,2	4776,3
Л6	246,6	520,6	602,8	465,8	548,0	274,0	0,0	27,4	602,8	602,8	520,6	602,8	5014,2
Л7	288,0	608,0	704,0	544,0	640,0	320,0	0,0	32,0	704,0	704,0	608,0	704,0	5856,0
Л8	892,0	847,4	981,2	847,4	892,0	981,2	1025,8	936,6	981,2	981,2	892,0	981,2	11239,2
Укупно	11840,9	17290,0	20020,0	16133,8	18200,0	13082,8	7633,7	7548,0	20020,0	20020,0	17621,9	20020,0	189431,1

Укупан предвиђени број пређених километара по свим линијама показује месечне варијације у обиму саобраћаја, кретањем од 7.548,0 километара у месецима са најмање полазака до 20.020,0 километара у периодима са највише активности. Ови подаци одражавају планирани интензитет саобраћаја по месецима, узимајући у обзир сезонске и организационе факторе. Сумирањем свих месечних предвиђених вредности добија се укупан годишњи предвиђени број километара на свим линијама, који износи **189.431,1** километар, што представља основ за планирање ресурса и организацију рада јавног превоза током целе године.

2.6. Циљеви пројекта

Основни циљеви пројекта поверања обављања делатности јавног превоза путника на територији општине Мало Црниће путем јавно-приватног партнерства са елементима концесије јесу усклађивање са важећом законском регулативом и ефикаснија организација превоза:

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 градског и приградског линијског превоза путника на територији општине Мало Црниће 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 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 Малом Црнићу, ће након имплементације овог пројекта обезбедити услове за спровођење континуалног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду реалне сопствене могућности .

Реализација оваквих пројеката партнерства представља проверен и ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба у области мобилности становништва. У сектору комуналних делатности, посебно у аутобуском подсистему јавног превоза путника, овај приступ осигурава синергију између јавног и приватног сектора, што доводи до оптимизације ресурса и побољшања квалитета услуга. Имплементација овог пројекта доноси вишеструке предности, укључујући:

Побољшање квалитета транспортних услуга увођењем модерних возила и технологија, становници ће имати приступ удобнијем и поузданијем превозу.

Економска ефикасност јер приватни партнер у предвиђеном периоду трајања концесије доноси стручност и иновације, што може смањити оперативне трошкове и повећати профитабилност система.

Еколошка одрживост и увођење еколошки прихватљивих возила доприноси смањењу угљен-диоксида и побољшању квалитета ваздуха.

Дугорочна стабилност јер пројекат обезбеђује континуитет у пружању услуга, чиме се избегавају прекиди у раду који могу настати због недостатака у финансирању или организацији.

Имплементација овог пројекта допринеће унапређењу комуналне делатности, стварајући услове за дугорочна, оптимална и квалитетна решења у области транспортних услуга. Ово укључује повећање ефикасности и ефективности, као и побољшање организације и управљања целокупним транспортним системом. Са друге стране, становници општине Мало Црниће добијају приступ транспортним услугама које одговарају реалним потребама,

уз гарантовану стабилност, поузданост, просторну и временску доступност, као и транспарентност целокупног циклуса.

Осим наведених циљева, пројекат јавног-приватног партнерства има потенцијал да унапреди и капацитет планирања и управљања транспортним системом на локалном нивоу. Присуство приватног партнера омогућава примену најбољих пракси и стандарда у области управљања аутобуским системом, што се директно одражава на квалитет услуга, брзину реаговања и флексибилност у одговору на промене потреба корисника. Партнерство омогућава и бољу контролу оперативних параметара, као што су тачност полазака, учесталост саобраћајних линија и оптимизација маршрута у зависности од динамике потражње, што је од суштинског значаја за ефикасан рад система.

Пројекат такође омогућава дугорочну стабилност и предвидљивост финансирања система, јер приватни партнер уноси своју експертизу у управљање ресурсима, док јавни сектор осигурава регулисану контролу и надзор у складу са законским оквирима. Ова синергија обезбеђује да се јавни интерес одржи, а истовремено уведе иновације и оптимизације које би биле тешко постижне у потпуно јавном моделу.

Посебан значај има и утицај на просторну и социјалну доступност услуга, јер је могуће планирати линије и поласке тако да се обезбеди равномерна доступност превоза у свим деловима општине и околине, укључујући мања и периферна насеља. Ово доприноси социјалној инклузији, јер становници који живе у удаљенијим деловима општине добијају адекватан приступ основним услугама, школама, радним местима и централним садржајима.

Имплементација пројекта има и позитиван ефекат на животну средину. Истовремено, повећана ефикасност система и оптимизација маршрута доводе до смањења непотребних километара и потрошње горива, што позитивно утиче на економску одрживост и финансијски баланс система.

Пројекат такође отвара могућности за будућа унапређења и интеграцију са ширим системима транспорта на регионалном нивоу, што доприноси бољој повезаности општине са околином и суседним општинама. Континуираним развојем и прилагођавањем мрежа линија, реда вожње и технолошких решења, систем јавног превоза може да одржи висок

ниво квалитета и поузданости и у будућности, одговарајући на промене у броју корисника, урбанизацији и другим социјално-економским факторима.

Укупно, имплементација наведених циљева пројекта представља темељ за дугорочну одрживост, функционалност и ефикасност система јавног превоза, уз директну корист за кориснике и заједницу у целини, стварајући стабилно, поуздано и квалитетно решење које ће омогућити планирани развој и модернизацију услуга превоза у складу са актуелним потребама и будућим изазовима.

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 да обезбеди организацију обављања јавног 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 градски и приградски превоз - општинска, односно градска управа, односно управа надлежна за послове саобраћаја;
- Чланом 20. став 1. тачка 2. Закона о локалној самоуправи где ЈЛС, 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 линијског превоза путника на подручју општине Мало Црниће, 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 .

С обзиром да општина не поседује јавно предузеће које се бави организацијом градског и 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 општини Мало Црниће, 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, као што је напоменуто, захтевало би значајна финансијска улагања, укључујући средства за материјално, техничко и кадровско опремање како би предузеће било способно да обавља делатност градског и 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 Мало Црниће

је одлучила да спроведе поступак за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије, како би обезбедила обављање јавног линијског превоза као делатности од општег интереса у периоду од 10 година.

У овом контексту, основни циљеви за спровођење процеса и реализацију концесије у сектору јавног превоза путника су 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 Мало Црниће, осигуравајући једнак приступ и сигурност у коришћењу јавног превоза за све категорије становника.

Равномерна и континуирана понуда транспортних услуга у свим деловима, 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 Мало Црниће.

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 градском и приградском саобраћају на територији општине Мало Црниће 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, 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 превоза путника на територији општине Мало Црниће, потребно је испоштовати захтеве у области заштите животне средине, у складу са важећим прописима.

Развој и унапређење система јавног приградског превоза може имати значајан утицај на животну средину и еколошку одрживост. Бројне су предности јавног превоза путника у

односу на превоз аутомобилима. Организован јавни градски и приградски превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

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

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

- Закон о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон);
- Закон о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) ;
- Закон о процени утицаја на животну средину („Сл. гл. РС”, бр. 94/2024);
- Закон о заштити ваздуха („Сл. гласник РС” бр. 36/2009, 10/2013 и 26/2021–др. закон);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Сл. гласник РС”, бр. 96/2021);
- Закон о заштити земљишта („Сл. гласник РС”, бр. 112/2015) 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”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и

производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом;

- члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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“, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 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“, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 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”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) обавезује правна и физичка лица да у обављању своје активности обезбеде заштиту животне средине и то:

1. применом и спровођењем прописа о заштити животне средине;
2. одрживим коришћењем природних ресурса, добара и енергије;
3. увођењем енергетски ефикаснијих технологија и коришћењем обновљивих природних ресурса;
4. употребом производа, процеса, технологија и праксе који мање угрожавају животну средину;
5. предузимањем мера превенције или отклањања последица угрожавања и штете по животну средину;
6. вођењем евиденције на прописани начин о потрошњи сировина и енергије, испуштању загађујућих материја и енергије, класификацији, карактеристикама и количинама отпада, као и о другим подацима и њихово достављање надлежним органима;
7. контролом активности и рада постројења који могу представљати ризик или проузроковати опасност по животну средину и здравље људи;
8. другим мерама у складу са законом.

- члан 103. став. 2. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 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”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 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. 109/2025) налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине, контролом и мерама смањења:

1. загађења вода, ваздуха и земљишта;
2. опасност по биљни и животињски свет;
3. опасности од настајања удеса односно великог удеса, нарочито експлозија или пожара;
4. негативних утицаја на пределе и природна добра посебних вредности;
5. нивоа буке и непријатних мириса.

- члан 48. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) дефинише да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији држаоца отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама, у складу са овим законом;

- члан 60. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) налаже држаоцима истрошених батерија и акумулатора, осим домаћинстава, да су дужни да их предају ради скупљања или третмана лицу које за то има дозволу или произвођачу или увознику производа односно овлашћеном правним лицу за скупљање опасног отпада из члана 34. став 3. овог Закона;

- члан 61. став 1. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) дефинише да су отпадна уља, у смислу овог закона, сва минерална или синтетичка уља или мазива, која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива, бродска уља, уља или течности за изолацију или пренос топлоте, остала минерална или синтетичка уља, као и уљани остаци из резервоара, мешавине уље-вода и емулзије. Истим чланом, ставом 5. налаже се да

држаоци отпадних уља који нису проивођачи отпадног уља дужни су да отпадно уље предају ради сакупљања или третмана лицу које за то има дозволу или проивођачу или увознику производа односно овлашћеном правном лицу за сакупљање опасног отпада из члана 34. става. 3 овог Закона;

- члан 69. став 4. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) дефинише да је власник отпадног возила (ако је познат) дужан да обезбеди предају возила лицу које има дозволу за сакупљање или третман.

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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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 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 послодаваца 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 послодаваца 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 послодаваца, 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 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 градски и 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.

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 (NO₂), угљо-водоници, сумпордиоксид (SO₂), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO₂ која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша. Емисија штетних издувних

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

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

Табела бр. 6 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. 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 на територији општине Мало Црниће. На овај начин би систем јавног градског и 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
- привредни субјект је у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда испуњавао све обавезе проистекле из раније закључених уговора о јавним набавкама или раније закључених јавних, односно концесионих уговора и током тог периода није било неиспуњења обавеза које би резултирало раскидом уговора, активирањем средстава обезбеђења, наплатом накнаде штете или другим последицама у складу са чланом 112. Закона о јавним набавкама.

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 прецизно дефинисани и у конкурсној документацији.

Критеријум за избор приватног партнера је економски најповољнија понуда.

Основни услов за обављање делатности је поседовање пословног капацитета (елемената 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 могу бити у закупу или узета на лизинг. Такође, обавезе приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова вожњи према захтевима јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажње непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу итд.

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

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

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза, 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 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, да располаже одговарајућим кадровским капацитетом у складу са позитивним законским прописима, као и опремом инсталираном у самим возилима за

несметано функционисање саобраћаја и у случајевима ванредних околности које се могу предвидети, која се састоји од: опреме за електронску наплату карата, опреме за управљањем саобраћаја и информисање путника коју чине: возачка конзола, гпс уређај за праћење возила, централни уређај за комуникацију свих уређаја унутар возила, централног мрежног рутера, система информисања путника путем предњег главног дисплеја, уређај за бројање путника, видео надзор, wi-fi уређаја за интернет путницима, као и уређаја за валидацију карата на свим вратима возила.

Такође, приватни пратнер мора да:

- За свако појединачно возило поседује Решење о издавању лиценце за превоз и извод лиценце издат од стране Министарства надлежног за послове саобраћаја или Привремено решење за обављање домаћег јавног превоза, издато од стране Министарства надлежног за послове саобраћаја (на основу Обавештења о обављању јавног превоза након 12.02.2018. године, објављеном на званичном сајту Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије)
- 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 (2023. 2024. и 2025.) није имао блокаде текућих рачуна отворених код пословних банака за обављање платног промета
- Докаже да је вршио јавни превоз у оквиру јавно-приватног партнерства са или без елемената концесије чији је предмет линијски превоз путника на територији минимум 3 јединице локалне самоуправе, и то у референтном периоду од највише 5 година до момента објаве јавног позива
- Да на основу власништва или уговора о лизингу/закупу располаже са најмање 8 возила која нису старија од 10 година рачунајући од дана отварања понуда, од тога:

1) 3 возила (аутобуса) која имају минимум 22 места за седење, не укључујући возача, која морају бити прилагођена за превоз особа са инвалидитетом,

2) 5 возила (минибусева) која имају највише 22 места за седење, не укључујући возача.

Као и 1 резервно возило (аутобус) које има минимум 22 места за седење, не укључујући возача, која морају бити прилагођена за превоз особа са инвалидитетом

- У тренутку покретања услуге превоза, односно момента почетка реализације уговора, сва возила морају бити исте боје, што ће бити прецизније дефинисано уговором.

- У току реализације јавног уговора приватни партнер је у обавези да врши замену возила са истим или бољим карактеристикама у погледу године производње тако да возила којима обавља услугу превоза не буду старија од 10 година током читаве реализације уговора.

- Сви понуђени аутобуси морају имати исправан систем за проветравање аутобуса односно исправан клима уређај. Сви аутобуси који имају минимум 22 места за седење на предњем чеоном делу морају имати дисплеј таблу осветљену у ноћним условима са називом линије на којој саобраћају. Сви аутобуси који имају минимум 22 места за седење на бочној страни код предњих врата и на задњем делу возила морају да имају дисплеј таблу осветљену у ноћним условима (осим за минибус возила која морају имати само на бочној страни возила). Сви минибусеви на предњем чеоном делу морају имати дисплеј таблу осветљену у ноћним условима са називом и бројем линије на којој саобраћају. Сви минибусеви на бочној страни код предњих врата возила и задњој страни возила морају да имају дисплеј таблу осветљену у ноћним условима која приказује број линије на којој саобраћају. Сва возила морају имати систем за праћење реализације саобраћаја преко кога се могу генерисати извештаји о кретању возила и на основу тога закључити да ли превозник испуњава своју обавезу према наручиоцу, по плану који је предвиђен предлогом пројекта и конкурсном документацијом. Под системом за праћење реализације саобраћаја, подразумева се ГПС који податке о праћењу возила шаље на сервер. На серверу мора постојати адекватан софтвер преко којег наручилац односно јавни партнер може пратити кретање возила у реалном времену и затражити историју и увид у кретање возила одређеног дана и времена. ГПС уређај мора бити инсталиран од фирме која има референцу у минимум две фирме које обављају превоз путника.

- Поред набројаног, приватни партнер такође мора:
- да, од момента почетка реализације уговора, располаже на основу власништва или уговора о закупу паркинг простором за возила на територији општине Мало Црниће. Паркинг простор за аутобусе мора имати довољно простора за безбедно паркирање и маневрисање, чврсту и дренирану подлогу (бетон или асфалт). Такође, мора обезбедити приступ води и струји за чишћење и одржавање, као и санитарне услове за возаче. Паркинг мора бити усклађен са урбанистичким и еколошким прописима и одобрен од надлежних органа, уз могуће додатне захтеве локалне самоуправе или оператора превоза.
- да по основу власништва или уговора о закупу располаже сервисном радионицом за техничко одржавање возила
- да по основу власништва или уговора о закупу на територији општине Мало Црниће располаже простором за пријем и отпрему путника, издавање путних исправа и слично
- да располаже возилом за вучу (шлеп) и уклањање покварених аутобуса
- да располаже једним сервисним возилом које је специјално опремљено за интервенције поправке на терену
- Да има важећи уговор о раду односно други уговор у складу са законом којим се уређују права, обавезе и одговорности из радног односа, односно по основу рада, у складу са прописом којим се уређује превоз путника у друмском саобраћају и другим законима и подзаконским актима за:
- Минимум 1 дипломираног саобраћајног инжењера, од којих је један смера друмски саобраћај
- Минимум 1 лице које поседује сертификат о стручној оспособљености за послове управљања превозом путника у друмском саобраћају
- Минимум 12 возача аутобуса који најмање три године поседују важећу возачку дозволу „Д“ категорије – сви возачи да поседују цпц картицу, односно сертификат о стручној компетентности
- Минимум 1 механичара

- Минимум 1 ауто -електричара
- Да докаже да поседује важеће стандарде осигурања квалитета и стандарде управљања заштитом животне средине и то:
- Сертификат ISO 9001 "или одговарајући" - Управљање системом квалитета у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
- Сертификат ISO 39001 "или одговарајући" – Управљање системом безбедности друмског саобраћаја у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
- Сертификат ISO 45001 "или одговарајући"- - Системи управљања заштитом здравља и безбедношћу на раду у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају
- Да има уведен стандард ISO 14001 "или одговарајући"- систем управљања заштитом животне средине у области пружања услуга градског и приградског линијског превоза путника у домаћем саобраћају

Овај доказ доставља се потврдом независних тела којим се потврђује усаглашеност привредног субјекта са одређеним стандардима осигурања квалитета.

Напомена: Сви набројани критеријуми, као и начин доказивања истих, биће прецизно дефинисани конкурсном документацијом.

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

- да ће возила са којим конкуришу за рад на линијама градског и приградског превоза на територији 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 градском и приградском превозу путника на територији општине Мало Црниће и другим локалним прописима који регулишу ову материју.
- Општих услова за рад на линијама градског и приградског превоза путника, 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, 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 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 превоза путника на територији општине Мало Црниће на годишњем нивоу износи око 38.000.000,00 РСД без ПДВ-а, односно око 41.800.000,00 РСД са ПДВ-ом, што на планирани период од 10 година износи око 380.000.000,00 РСД без ПДВ-а, односно око 418.000.000,00 РСД с ПДВ-ом.²

Рок трајања концесије – поверавања обављања делатности јавног градског и приградског линијског превоза путника на територији општине Мало Црниће је 10 година.

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

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

Уговорна пракса у поверавању обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника 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

² Извор: Студија оправданости (Август, 2025. године)

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, индекса раста потрошачких цена и др.

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 минимум 1% 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 минимум 5% 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 читавог трајања јавног 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 5% 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 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 на територији општине Мало Црниће

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 градског и приградског превоза путника.

Најзначајнија обавеза концесионара према корисницима услуга јесте обезбеђивање редовног, безбедног и адекватног превоза грађана. Концесионар је дужан да услугу превоза обавља континуирано, како реализација 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 градског и приградског линијског превоза путника на територији општине Мало Црниће обављају надлежне инспекцијске службе. Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Општинској управи, 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.Концесиона накнада

Финансирање јавног превоза путника обезбеђује се из буџета или из буџета и наплате карата за обављање повереног превоза, што ће бити дефинисано и јавним уговором. Концесија се даје без накнаде: реализацијом пројекта општина Мало Црниће 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 Мало Црниће на мрежи линија система предвиђеним овим предлогом Концесионог акта.

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.

У одређивању реалних трошкова пословања превозника у систему јавног превоза путника, односно утврђивању цене коштања превозне услуге, полази се од више основа. Пре свега, неопходно је објективно утврдити обим превозне услуге, што подразумева тачан број возило-километара који ће се остварити током године. На основу тога се планирају све остале активности и трошкови система.

Затим се дефинишу параметри квалитета система јавног превоза, који обухватају мрежу градских и приградских линија, планирани број возила који ће бити у саобраћају, као и планирани ред вожње. Ови елементи директно утичу на организацију рада и висину трошкова система.

Потребно је одредити укупан износ и изворе финансирања из којих ће се покрити текући трошкови пословања превозника, односно цена коштања за дефинисани обим и квалитет превоза.

Да би се израчунала јединична цена коштања једног возило-километра, прво је потребно утврдити укупан годишњи планирани број километара. Ово је постигнуто дефинисањем мреже линија и израдом редова вожње, како би се утврдио укупан број полазака по данима и месецима за сваку линију. Након тога се одређује дужина сваке линије за сваки појединачни полазак. На основу броја полазака и дужине линија израчунава се укупан број километара за сваку линију, а њихов збир на годишњем нивоу даје укупан планирани број возило-километара.

Посматрање на годишњем нивоу је неопходно како би се моделом обухватили сви реални трошкови рада система. Уколико би се посматрао краћи временски период, постоји ризик да одређени трошкови не буду укључени у модел (нпр. трошкови регистрације, осигурања и слично), јер се они јављају само једном годишње. Стога је годишњи обим посматрања најпрецизнији начин за реалну процену цене коштања јавног превоза.

Табела бр. 7

Назив линије	Ознака линије	Укупно км
Салаковац излаз-Мало Црниће-Црљенац-Кула-Божевац-Кобиље-Аљудово	Л1	94818,0
Салаковац излаз-Крављи До-Топоница-Врбница	Л2	26610,6
Салаковац излаз-Салаковац-Шапине-Смољинац-Мало Градиште	Л3	31747,2
Салаковац излаз-Салаковац-Смољинац-Шапине-Забрега-Божевац-Кобиље	Л4	9369,6
Божевац-Кула-Аљудово-Кобиље-Кула-Божевац	Л5	4776,3
Божевац-Велико село-Божевац	Л6	5014,2
Божевац-Забрега- Божевац	Л7	5856,0
Салаковац излаз-Салаковац-Мало Црниће-Топоница-Врбница	Л8	11239,2
УКУПНО		189.431,1

На основу пројектованог реда вожње утврђено је да је укупно планиран обим превоза на годишњем нивоу 189.431.1 км. Према планираном реду вожње на подручју општине Мало Црниће треба да постоји укупно 8 линија. Анализом времена полазака и долазака утврђено је да је за реализацију реда вожње неопходно ангажовати укупно 3 соло возила и 5 мини-бус возила, за време трајања школске године, док је за реализацију реда вожње ван трајања школске године неопходно ангажовати укупно 2 соло возила и 2 мини-бус возила.

Напомена: Предвиђени финансијски показатељи представљени су у складу са Студијом оправданости за финансирање, односно поверавање делатности обављања јавног превоза путника на територији општине Мало Црниће (у тексту: Студија оправданости), израђене у августу 2025. године.

Пројектовани трошкови

Да би се одредила очекивана цена коштања, неопходно је израчунати све релевантне трошкове који обухватају: трошкове зарада запослених, трошкове потрошње горива, амортизацију возила, амортизацију простора за смештај и одржавање возила, редовне сервисе и одржавање возила у складу са препорукама произвођача, трошкове осигурања возила и путника, трошкове регистрације, као и трошкове потрошње гума. Поред наведеног, ту су и остали трошкови као што су одржавање објеката, осигурање имовине, порез на имовину, комуналне услуге, канцеларијски материјал и остали мањи трошкови. Ови трошкови се у прорачун уносе нормативно, односно искуствено, као проценат у односу на већ израчунате трошкове, као и на набавну вредност возила и процењену вредност објеката.

Трошкови зараде запослених

На новој мрежи линија пројектовани су зимски и летњи ред вожње. Према пројектним елементима утврђено је да је за реализацију зимског реда вожње за радне дане потребно ангажовање ангажовати укупно 3 соло аутобуса возила и 5 мини-бус возила.

Према пројектним елементима утврђено је да је за реализацију летњег реда вожње (јул, август) за радне дане потребно ангажовање укупно 2 соло аутобуса возила и 2 мини-бус возила.

Имајући у виду неопходан број возила за реализацију пројектованог реда вожње трошкови зарада утврђени су за возни парк од 8 возила, односно са 3 соло аутобус возила и 5 мини бус возила. Обрачун трошкова зарада запослених извршен је на основу норматива броја запослених по струкама и занимањима, и постојећег износа зарада по звањима (искуствено).

У прорачунима укупних трошкова, користиће се следеће израчунате вредности и параметри:

- Просечан број запослених по једном возилу 2,0 запослених,
- Укупан број запослених 16 радника, и
- Просечна бруто 150.000,00 динара за возаче и
- 140.000,00 динара за остале раднике.

На основу норматива који су уобичајени за област јавног превоза путника добијен је укупан број запослених по структури, који омогућава нормално функционисање система јавног превоза на подручју општине Мало Црниће, у складу са дефинисаним редом вожње и бројем возила који је неопходан за реализацију реда вожње.

Укупан број запослених је 16, односно по једном ангажованом возилу број запослених је 2,0. У структури запослених доминантно су заступљени возачи са 75 %, док су остали радници заступљени са 25 %.

Табела бр. 8

Зараде и остала лична примања					
	Број	Нето	Бруто 2	Месечно	Годишње
Возач атуобуса	12	110,365.00	150,000.00	1,800,000.00	21,600,000.00
Остали запослени	4	103,426.00	140,000.00	560,000.00	6,720,000.00
Укупно	16	213,791.00	290,000.00	2,360,000.00	28,320,000.00

Трошкови горива

Да би се утврдили трошкови горива, било је неопходно утврдити укупан број километара у складу са дефинисаним редом вожње, врсту и цену коштања горива, као и норматив потрошње горива на пређених 100 км.

Приликом прорачуна броја остварених километара у обзир су узети број полазака, број дана у месецу и дужина сваке од линија. За поједине линије, зимски и летњи ред вожње имају исти број полазака, док је на појединим линијама тај број различит, тако да су за те линије раздвојени поласци за зимски и летњи ред вожње. Број полазака по линијама је такође различит и за радне дане, суботу и недељу, при чему је ред вожње за недељу и за дане празника, или за радне дане и недељу и државне празнике. Поједини поласци саобраћају само за време дана када раде школе, док су за време распуста, исти поласци изостављени.

Нормирана потрошња горива је узета као просечна, тако да се рачуна да се на 100 пређених километара троши 35 литара дизел горива за соло возила и 12 литара за мини бус возила. Цена горива је узета као veleprodajna цена на дан 20.08.2025 године Нафтне индустрије Србије, од 171,2 дин/л, при чему је цена умањена за висину ПДВ-а од 20 %, тако да је добијена обрачунска цена дизел горива од 142,7 динара по литру.

Табела бр. 9

ПЕРИОД ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА		
Потрошња	Соло	Минибус
Планирани километри	79,085.60	110,345.50
Потрошња л / 100км	35	12
Укупна потрошња на годишњем нивоу	27,680	13,241
Велепродајна цена	RSD 171.20	RSD 171.20
Цена без ПДВ-а	RSD 142.67	RSD 142.67
Укупни трошкови по врсти возила	RSD 3,949,007.63	RSD 1,889,114.96
Трошкови горива	RSD	5,838,122.59
Трошкови горива	€	49,827.49

Остали трошкови рада система

Трошкови зарада и погона горива у данашњим системима јавног превоза крећу се у распону од 70 до 80 % укупних трошкова.

Остали трошкови везани за рад система обухватају:

1. трошкове осигурања возила и путника и трошкове регистрације
2. трошкове потрошње гума
3. трошкове амортизације опреме
4. трошкове редовног сервиса и одржавања возила
5. трошкове амортизације возила
6. остале трошкове.

Сви трошкови рада система на подручју општине обрачунати су у складу са актуелним ценама и нормативима који се примењују у овој области.

Табела бр. 10 Укупни трошкови на годишњем нивоу по структури исказани у динарима

ПОСЛОВНИ РАСХОДИ РСД	36927202
Трошкови материјала и резервних делова	458825
Трошкови резервних делова	93733
Трошкови канцеларијског материјала	18747
Трошкови службене одеће и обуће	175750
Трошкови ауто гума	140600
Трошкови ситног инвентара и алата	18747
Остали трошкови (материјал за прање, хемијска средства итд)	11248
Трошкови погонског горива и енергије	5646720
Трошкови горива (еуро дизел)	833309
Електрична енергија	18747
Мазиво	23433
Трошкови зарада и остала лична примања	29781167
Бруто зараде (возача)	21600000
Бруто зараде осталих запослених	8064000
Остала лична примања	117167
Трошкови производних услуга	112480
Трошкови одржавања опреме и објеката	32807
Трошкови комуналних услуга (вода, грејање, смеће и сл)	42180
Трошкови комуникација (телефон, интернет, ГПС)	37493
Остале произведене услуге	0
<i>АМОРТИЗАЦИЈА</i>	354200
<i>НЕМАТЕРИЈАЛНИ ТРОШКОВИ</i>	32807
Трошкови премија редовног осигурања и регистрације	384000
Остали трошкови пословања	35150
Капитални трошкови (Обавезе опреме возила)	0

ПОСЛОВНА ДОБИТ/ГУБИТАК	1072798
ФИНАНСИЈСКИ ПРИХОДИ	0
ФИНАНСИЈСКИ РАСХОДИ	0
ОСТАЛИ ПРИХОДИ	0
ОСТАЛИ РАСХОДИ	121853
ДОБИТ, ГУБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА	950945
ПОРЕЗ НА ДОБИТ	142642
НЕТО ДОБИТ / ГУБИТАК	808303

Пословни расходи система јавног превоза у највећем делу су усмерени ка оперативним трошковима који обезбеђују несметано одвијање превоза. Најзначајнији део ових расхода односи се на трошкове зарада и осталих личних примања запослених, који чине главнину укупних трошкова пословања. Поред тога, значајан удео имају и трошкови погонског горива и енергије, као и трошкови материјала, резервних делова, ауто гума и одржавања возила и опреме.

Оперативни трошкови укључују и низ мањих, али неопходних ставки које обезбеђују функционалност целог система. То су пре свега трошкови комуналних услуга, комуникација, одржавања објеката и опреме, као и трошкови канцеларијског материјала, службене одеће, ситног инвентара и хемијских средстава за чишћење. Ови расходи, иако мањи појединачно, укупно доприносе стабилном и квалитетном обављању превозничке делатности.

Поред оперативних трошкова, пословање укључује и амортизацију, нематеријалне трошкове као и трошкове осигурања и регистрације возила. Ови елементи обезбеђују дугорочну одрживост возног парка и усклађеност са законским обавезама. На крају пословне године, након одбитка свих расхода од остварених прихода, утврђује се коначан резултат пословања, који утиче на могућност даљег развоја и унапређења система јавног превоза.

УКУПНИ ТРОШКОВИ СИСТЕМА

Укупни трошкови рада система израчунати су на основу дужине линије, броја ангажованих возила и броја обрта по реду вожње за сваку линију и израчунате јединичне цене (дин/км).

Табела бр. 11 **Укупни процењени трошкови исказани по једном возило-км у РСД**

Р.Б	Структура трошкова	2026	2027	2028	2029	2030	ПРОСЕК
1	Капитални трошкови	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Оперативни трошкови	3692702	3692702	3692702	3692702	3692702	3692702
3	Порез на добит	142642	142642	142642	142642	142642	142642
4	Зарада превозника	808303	808303	808303	808303	808303	808303
I	УКУПНИ трошкови	37878147	37878147	37878147	37878147	37878147	37878147
II	Годишњи км	189431,10	189431,10	189431,10	189431,10	189431,10	189431,10
III	Просечно РСД/КМ (I/II)	200	200	200	200	200	200

За сваку од линија на основу израђеног реда вожње познати су елементи рада, односно позната је дужина линије, број возила који на њима раде по карактеристичним периодима и укупан број обрта. На основу ових елемената, могуће је утврдити број кола-км за сваку појединачну линију. Познавањем укупног броја кола километара за сваку појединачну линију, могуће је утврдити укупну цену коштања.

Имајући у виду чињеницу да се из пројектованог реда вожње зна укупно остварен број кола-километара по врстама возила закључује се да је могуће утврдити цену коштања система.

Укупни очекивани трошкови за цео систем процењени су на око 38 милиона динара на годишњем нивоу. Добијена цена коштања односи се на текуће пословање, односно на

трошкове везане за реализацију реда вожње. У добијену цену укалкулисани су сви трошкови везани за оперативно пословање превозника на реализацији реда вожње. Укупни трошкови система добијени су калкулацијом планираног броја километара према реду вожње и јединичне цене кола-км.

Цена коштања система не обухвата трошкове везане за инвестиције и развој система. У оквиру политике финансирања, која се води према систему јавног превоза, из буџетских средстава је потребно предвидети и инвестициона улагања у инфраструктурне објекте. Под инфраструктурним објектима се подразумевају елементи који подржавају функционисање система, али нису део свакодневног оперативног рада превозника, попут одржавања путева (асфалтирање, поправке коловоза, обележавање саобраћајних трака), урбаног мобилијара (станице, надстрешнице, клупе, семафори, саобраћајни знакови и други елементи јавне инфраструктуре), као и евентуалних унапређења саобраћајних чворишта или паркиралишта повезаних са јавним превозом. Ова улагања би се планирала на основу могућности општине и динамике развоја система јавног превоза.

Дефинисање нивоа прихода за превозника као и модела финансирања

Цена коштања планираног система јавног превоза на дефинисаној мрежи линија директно зависи од јединичне цене коштања и укупног броја планираних километара према реду вожње. За сваку линију посебно су утврђени даљинари и број полазака возила, тако да је на основу израђеног реда вожње прецизно дефинисан број полазака и планирани укупни километри – како на дневном и месечном, тако и на годишњем нивоу.

Укупни трошкови система јавног превоза на подручју општине планирани су у износу од око 38 милиона динара. Ови трошкови могу варирати током времена трајања концесије јер зависе од сталних и променљивих елемената (нпр. цена горива, курса евра, инфлације и других параметара). У случају значајних промена ових фактора, цена коштања ће се неминовно променити. Овим пројектом је, с обзиром на значајне промене мреже линија и реда вожње, урађена пројекција будућих трошкова. Очекивани трошкови новог система јавног превоза на подручју општине износе око 41,8 милиона динара са ПДВ-ом годишње. Пројекције су урађене за десетогодишњи период уз основни сценарио који претпоставља релативно стабилне или умерено растуће улазне параметре, без екстремних поремећаја који би довели до драстичног повећања цене коштања.

Систем јавног превоза може се финансирати на два основна начина, у зависности од одлуке општине и актуелних економских и социјалних кретања током десетогодишњег периода.

Први модел подразумева потпуно финансирање из буџета општине, чиме би превоз био бесплатан за све кориснике (са 100% субвенцијом трошкова превозника).

Други модел комбинује финансирање из буџета општине са наплатом карата од путника, при чему општина субвенционише разлику до пуне цене коштања. Ниво директних субвенција превознику добија се као разлика између цене коштања, са једне стране, и прихода остварених од продатих карата, са друге стране. У постојећим условима функционисања система на подручју општине не постоје директне субвенције превознику, већ се одређеним категоријама корисника (нпр. пензионерима, ученицима и другим повлашћеним групама) обезбеђују дотације. На тај начин општина индиректно обезбеђује значајан део финансијских средстава које превозник остварује путем продаје карата. У случају другог модела финансирања, светска искуства, па и искуства наших градова који имају организован систем јавног превоза, показују да се из цене карте не могу у потпуности покрити оперативни трошкови пословања превозника. С обзиром на ову чињеницу, предлаже се да разлику између оперативних трошкова пословања утврђену на основу трошковног модела, и остварених прихода из тарифе, путем субвенција надомести општина Мало Црниће из буџетских средстава. На основу трошковног модела којим су утврђени јединични трошкови по једном кола-километру, уз унапред дефинисан ред вожње и познат број кола-километара, могуће је утврдити укупне трошкове система у току месеца и године. На основу броја продатих карата могуће је утврдити приходе од тарифе. Разлика између трошкова и прихода представља недостајућа средства, која ће се обезбедити путем субвенција и дотација од стране општине Мало Црниће. Уколико се током експлоатације линија остваре већи приходи од планираних, онда ће се сразмерно висини остварених прихода смањити дотације и субвенције, и обрнуто, уколико приходи буду мањи од очекиваних, општина Мало Црниће се обавезује да ће повећати субвенције и дотације до потпуног покривања трошкова превозника. Обавеза превозника је да на ажуран начин достави податке за сваки дан о броју продатих карата и приходима оствареним из тарифе. Обрачун трошкова вршио би се на основу реализованих броја кола–километара за

сваку линију појединачно и укупно. Разлику између укупних прихода од продатих карата и обрачуна трошкова вршиће се из буџетских средстава општине Мало Црниће.

Оба приступа омогућавају одрживо функционисање система, уз флексибилност прилагођавања према буџетским могућностима и приоритетима општине.

Економска и друштвена оправданост пројекта – анализа исплативости и предности новог система јавног превоза

Пројекат успостављања новог система јавног превоза на подручју општине представља једно од кључних финансирања локалне самоуправе које има за циљ побољшање мобилности грађана, смањење зависности од индивидуалног саобраћаја и допринос одрживом развоју.

На основу израђених пројекција трошкова и прихода, као и детаљне анализе користи, овај пројекат се показује као економски и друштвено оправдан. Наведени систем јавног превоза би износио око 38 милиона динара годишње, односно око 41,8 милиона динара са ПДВ-ом, уз прецизну јединичну цену коштања од 200 динара по возило-километру, базирано на годишњем обиму од 189.431 километара. Ови трошкови су стабилни током десетогодишњег периода, са оперативним компонентама које укључују гориво, одржавање возила, зараде возача и друге променљиве и сталне елементе. У случају промена улазних параметара попут цене горива или инфлације, трошкови се могу прилагодити, али основни сценарио претпоставља умерену стабилност.

Користи од пројекта су вишеструке и обухватају како директне монетизоване ефекте, тако и шире друштвене предности. Најпре, грађани би имали значајно мање времена утрошеног на чекање и путовање – уместо дугих пауза између полазака и споријих веза, нови ред вожње би омогућио брже и поузданије кретање, што би свакодневни живот учинило лакшим и мање стресним. Ово је посебно важно за људе који свакодневно путују на посао, у школу или код лекара. Затим, део становника који данас користи сопствени аутомобил би прешао на аутобус, што би им донело уштеду на гориву, одржавању возила, паркингу и времену проведеном у гужвама или тражењу паркинг места. Мање аутомобила на путевима значи и мање гужве, што индиректно користи и онима који и даље возе. Смањење броја возила у саобраћају доводи и до мањег загађења ваздуха, нижих нивоа буке и мањег ризика

од саобраћајних несрећа – све то су ефекти који се осећају на нивоу целе општине, посебно у насељеним деловима и дуж главних путева. Посебно важан део користи односи се на рањиве групе – пензионере, ученике, породице са ниским примањима и особе које немају сопствени аутомобил. За њих би бољи јавни превоз значио лакши приступ основним услугама: куповини, здравственој заштити, администрацији или одласку на посао. Без доброг превоза, многи од њих су принуђени да ограничавају своје активности, плаћају скупе таксије или зависе од других, што често доводи до социјалне изолације или додатних трошкова. Све ове предности заједно доприносе бољем квалитету живота у општини, јачању веза између села и града, лакшем приступу пословима и услугама, те мањем притиску на буџет домаћинства.

На крају, пројекат има и економски мултипликатор – сваки динар уложен у јавни превоз враћа се кроз већу потрошњу, продуктивност и активније учешће грађана у локалној економији.

Немонетарне користи су подједнако значајне и укључују побољшање квалитета живота грађана кроз бољу повезиваност руралних и урбаних делова општине, смањење саобраћајних гужви што доприноси ефикаснијем функционисању локалне економије, и еколошке предности попут нижих емисија CO₂ и бољег квалитета ваздуха, што је у складу са националним циљевима зелене агенде. Ове користи подстичу социјалну инклузију, омогућавајући лакши приступ пословима, образовању и здравственим услугама, и тиме јачајући економски мултипликатор – сваки уложени динар у јавни превоз генерише додатних 1,5 до 3 динара у локалној привреди кроз повећану потрошњу, ефикасну мобилност њених становника и продуктивност.

Табела бр. 12 Анализа исплативости је спроведена кроз cost-benefit приступ (CBA), са фокусом на кључне индикаторе који потврђују вредност пројекта:

Индикатор	Основни сценарио (средњи бенефити - РСД)	Конзервативни сценарио (нижи бенефити - РСД)	Оптимистични сценарио (виши бенефити - РСД)
Укупни дисконтовани трошкови (PV Costs)	309.800.000	309.800.000	309.800.000
Укупни дисконтовани бенефити (PV Benefits)	725.000.000	300.000.000	1.150.000.000
Net Present Value (NPV)	+415.200.000	-9.800.000	+840.200.000
Benefit-Cost Ratio (BCR)	2,34	0,97	3,71
Internal Rate of Return (IRR)	14,2 %	5,1 %	22,8 %
Payback Period (период повраћаја)	5,6 godine	8,2 godine	4,2 godine

Резултати cost-benefit анализе показују да пројекат у основном сценарију генерише нето садашњу вредност (NPV) од +415 милиона динара, са односом користи и трошкова (BCR) од 2,34 и интерном стопом приноса (IRR) од 14,2 %, што значајно превазилази референтну дисконтну стопу од 6 %. Чак и у конзервативном сценарију пројекат остаје близу неутралан или благо позитиван, док оптимистични сценарио потврђује високу исплативост са BCR изнад 3,7. Ово указује на економску оправданост улагања у систем јавног превоза по моделу ЈПП са елементима концесије, где економске и друштвене користи вишеструко надмашују трошкове од око 38 милиона динара годишње. Финансирање може бити флексибилно, кроз потпуно буџетско покриће или комбинацију са наплатом карата, уз субвенције које покривају разлику до пуне цене коштања. У складу са начином израде, тренутним тржишним кретањима и релевантним регулаторним и економским условима, став израђивача је да је студија оправданости поверавања обављања делатности јавног превоза путника на територији општине Мало Црниће по моделу јавно-приватног партнерства (ЈПП) са елементима концесије исплатива.³

³ Извор: Студија оправданости (Август, 2025. године)

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.

Табела бр. 13

		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 бр.14: 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

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
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 представљена је у табели која следи:

Табела бр. 15

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							

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

Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			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 ентитета, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира који се доносе на нивоу ентитета, јавни партнер је обавезан да омогући неометано спровођење уговора о ЈПП или да обештети приватног партнера због неиспуњења уговорних обавеза. Уговор нарочито регулише сарадњу и заједничку одговорност оба партнера у случају

прибављања потребних дозвола и одобрења, настанка ризика више силе и решавања спорова.

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

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

Праћење спровођења усвојених одговора на ризике вршило би се на основу усвојеног плана управљања ризицима и усвојених стратегија за реакције на исте. Сврха праћења и контроле времена реализације пројекта јесте да прикаже начин одвијања пројекта да би се могло проверити да ли постоје одступања и уколико она постоје да укаже на потребу брзог реаговања у циљу превазилажења проблема. Она се одвија у тачно одређеним временским интервалима по карактеристичним параметрима. Једна од главних карактеристика 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 Мало Црниће, приказане и анализиране овим концесионим актом, која подразумева јавно-приватно партнерство са елементима концесије, одређују се следећа права и обавезе јавног и приватног партнера:

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

- да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском 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 локалном 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 редовно уплаћује износ утврђен за обављање повереног превоза у складу са јавним уговором
- обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,

- одржавање постојећих стајалишта, као и изградња нових стајалишта (у случају да је то неопходно у новом линијском систему предвиђеним предлогом концесионог акта)
- предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији општине Мало Црниће,
- 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.

Јавни партнер неће имати приход по основу наплате концесионе накнаде.

Приватни партнер има право на наканду за извршене услуге превоза у складу са поднетом понудом. Јединична цена по пређеном километру може се кориговати током реализације Уговора, на основу следећих параметара у Табели бр. 16:

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

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 јавног уговора.

Корекција минималне цене превоза 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 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. 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 средњем 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 у два месеца уз услов да између две узастопне контроле промене не прође више од 60 дана.

Предлог је да се нова или коригована цена израчунава 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). Уколико неки од параметара није изазвао повећање од 3%, онда се за тај параметар као важећа и почетна промена у формули уписује вредност 1.

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, која ће важити од следећег месеца у односу на текући месец у коме је поднет захтев, 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 захтева од управљача да се корекција и прорачун цене врши и у краћим временским интервалима, највише 2 пута месечно. У наведеном случају нова цена важи од дана подношења захтева.

Предложени начин промене цене, односно формула за израчунавање промене цене, која ће такође бити дефинисана јавним уговором, 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 километру (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, у складу са изабраним моделом финансирања општине.

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

Напомена: Потенцијална промена оперативних трошкова и цене услуга превоза услед утврђеног и доказаног инфлаторног фактора на начин предвиђен предлогом пројекта односно јавним уговором, уз сагласност јавног партнера, неће се сматрати повећањем укупне вредности јавног уговора у складу са чланом 50. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

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

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

8) 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;

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

10) 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;

11) 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);

12) обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;

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

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

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

16) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

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

18) 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.);

19) 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;

20) компензација и пребијање потраживања;

21) последице штетне промене прописа;

22) 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;

23) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

24) 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;

25) меродавно право и механизам за решавање спорова;

26) 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;

27) 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 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 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. 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.

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 градског и приградског превоза путника на административној територији.

13. ПЛАНИРАНА 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 Мало Црниће у складу са законом и на начин како предвиђа овај концесиони акт, планирамо следећу динамику развоја пројекта до потписивања јавног уговора:

- Мишљење Комисије за ЈПП – март 2026. године
- Усвајање Концесионог акта од стране Скупштине општине Мало Црниће – март 2026. године
- Израда конкурсне документације – март/април 2026. године
- Објављивање јавног позива – април 2026. године
- Спровођење поступка јавне набавке – април/мај 2026. године
- Доношење одлуке о избору најповољније понуде – јун 2026. године
- Добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране скупштине општине Мало Црниће – јун 2026. године
- Закључење јавног уговора – јун 2026. године

14. ПРИЛОЗИ

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