

ЗАХТЕВ

за додатним информацијама и појашњењима конкурсне документације-Поверевање обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији општине Ћуприја"

Којим од наручиоца ОПШТИНСКА УПРАВА ЋУПРИЈА – ЈАВНО ТЕЛО, у отвореном поступку јавне набавке К1/2018 за прикупљање понуда за концесију-поверевање обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији Општине Ћуприја, тражи појашњење и измену конкурсне документације у наведеном поступку у делу на који указује и то:

Поводом мог захтева од 27.02.2019. у овом поступку, дана 05.03.2019. примио сам допис бр. 344-7/2019-01-2 од 28.02.2019. где ми је начелник Општинске управе одговорио на захтев. Сматрам да у овом поступку, начелник Општинске управе није надлежан за поступање по предметном захтев, већ сам одговор са појашњењима морао добити од ЈАВНОГ ТЕЛА као органа који испред наручиоца овај поступак спроводи. С тим у вези, сматрам да од наручиоца поводом мог захтева, нисам добио никакав одговор.

Такође, у наведеном допису није одговорено, појашњено нити позитивно решено у претежном делу мог захтева, **осим** на питања бр. 3, 6, 7 и делимично бр. 12 где је конкурсна документација измењена у мање битним деловима.

Што се тиче питања бр. 7 наручилац је ИЗМЕНИО КД и навео: „У случају формирања конзорцијума потребно је доставити оригинал или оверену копију Уговора између чланова конзорцијума у складу са чл.16 став 7. Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл.гласник РС" бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016), оверен од стране Јавног бележника“. Обзиром на ове наводе, наручилац је морао примерено продужити рок за достављање понуда, сходно времену потребном за формирање конзорцијума, закључењу и овери уговора код нотара.

С тим у вези, сматрам да сам услед оваквог поступања наручиоца, грубо дискриминисан у овом поступку поводом свих питања из мог захтева од 27.02.2019. где конкурсна документација и даље садржи услове који су дискриминишући, нису у логичкој вези са предметом набавке и знатно умањују конкуренцији, и где је очигледно да се фаворизује понуђач „КАВИМ“ ДОО Врање а са разлога наведених у мом захтеву.

С тога, остајем при свим наводима из поменутог захтева и понављам ЗАХТЕВ да ми наручилац пружи одговоре, појашњења и измени конкурсну документацију сходно захтеву од 27.02.2019.

Поводом друге измене конкурсне документације коју је наручилац објавио дана 05.02.2019. такође тражим појашњење и измену конкурсне документације у наведеном поступку и то:

1. Тачка 4 ЈАВНОГ ПОЗИВА у погледу формирања конзорцијума садржи „Формирање конзорцијума ради учешћа у поступку доделе јавног уговора дозвољено је, уз напомену да се: 1) ограничава број чланова конзорцијума на 2 члана; 2) забрањују промене у структури конзорцијума, као што је замена чланова, припајање понуђача конзорцијуму или спајање конзорцијума или распуштање конзорцијума“. Тим поводом, питање наручиоцу:

Зашто је ограничио број чланова конзорцијума на 2 члана? Сматрам да број чланова конзорцијума треба бити већи нарочито имајући у виду све додатне услове из конкурсне документације, где би у случају само 2 члана, конкретно овај понуђач био дискриминисан обзиром да у поступку мора учествовати са конзорцијумом и обзиром на друге чланове конзорцијума које има у виду за учешће у истом,

Обзиром да се забрањују промене у структури конзорцијума, наручилац мора појаснити – како се врше и да ли је могуће вршити промене чланова конзорцијума у случају престанка неког од чланова конзорцијума (престанак правног лица услед било којих законских разлога, смрт лица у случају да је члан конзорцијума физико кице и тд.). Захтевам појашњење и прецизирање ових услова у конкурсној документацији.

2. Надовезујући се на **питање број 11** из предходног захтева од 27.02.2019. (стандард ЕУРО 4 и возила до 10 година старости) остајем при ставу да је овај услов пре свега **незаконит а што потврђују и наводи** из КОНЦЕСИНОГ АКТА (на стр 50 сл.гл. бр. 8 од 31.05.2018. Општине Ђуприја где је овај акт објављен) као саставног дела конкурсне документације, који кажу: „Учесници у поступку избора концесионара могу бити привредна друштва, друга правна лица или предузетник (у даљем тексту: превозник) која су регистрована за обављање делатности превоза путника у приградском саобраћају и испуњавају услове утврђене Законом о превозу путника у друмском саобраћају односно поседују лиценцу надлежног министарства о испуњености услова за обављање домаћег линијског превоза путника“. Имајући у виду ове наводе и одредбе предметног Закона, јасно је да овакав услов није усклађен са Законом о превозу путника и да је као такав у овом поступку неодржив. Концесиони акт је у том делу чак и контрадикторан са самим собом, јер се у даљем тексту на истој страни наводи „Возила која врше превоз путника у складу са овим Актом морају бити климатизована и морају да задовоље услове у погледу границе издувне емисије прописане минимално нормом „ЕУРО 4“. Дакле, ако Закон о превозу путника и делимично концесиони акт у својој контрадикторности (цитирајући Закон), не прописују ове услове, сматрам да их је незаконито прописивати у конкурсној документацији као такве, па остајем при ЗАХТЕВУ да се Концесиони акт и конкурсна документација у овом погледу измене, ускладе са Законом и у овом поступку омогући конкуренцију такође у складу са Законом.

3. На страни 24/25 конкурсне документације у делу 12. ВРСТА КРИТЕРИЈУМА ЗА ДОДЕЛУ УГОВОРА, ЕЛЕМЕНТИ КРИТЕРИЈУМА НА ОСНОВУ КОЈИХ СЕ ДОДЕЉУЈЕ УГОВОР И МЕТОДОЛОГИЈА ЗА ДОДЕЛУ ПОНДЕРА ЗА СВАКИ ЕЛЕМЕНТ КРИТЕРИЈУМА у табеларном делу стоји „МАКСИМАЛНА ЦЕНА 135,21 као Цена трошкова у РСД (са ПДВ-ом) по km“. Овде се поставља питање – да ли износ од 135,21 динар максимални износ који понуђачи могу понудити као цену по километру, и да ли ће понуда која садржи виши износ од овог износа бити прихваћена или ће бити одбачена као неприхватљива или неодговарајућа?

С тим у вези, из конкурсне документације произилази да понуђачи могу максимално понудити износ од 135,21 динар по пређеном километру, што је у супротности са КОНЦЕСИОНИМ АКТОМ као саставним делом конкурсне документације. Јер, на страни 51/52 КОНЦЕСИОНОГ АКТА у делу 8.2 АНАЛИЗА ТРОШКОВА ОБАВЉАЊА ПРЕВОЗА стоји: „Процењена вредност трошкова обављања градског и приградског превоза на годишњем нивоу је 24.941.052,94 динара, (табела испод текста) на основу утврђеног обима превоза од 184.461,60 километара **и утврђених минималних трошкова превоза по пређеном километру у износу од 135,21.**“ Дакле, КОНЦЕСИОНИ АКТ утврђује да је МИНИМАЛАН ТРОШАК превоза по пређеном км износи 135,21 динар, а конкурсна документација прописује износ од 135,21 динар као МАКСИМАЛНУ ЦЕНУ трошка превоза по пређеном километру. Ови наводи су сасвим контрадикторни и нејасни и стварају апсолутну забуну. Са становишта ова два акта која чине конкурсну документацију није логично да се МИНИМАЛАН ТРОШАК прописује као МАКСИМАЛНА ЦЕНА, а није логично ни са становишта обављања предметне делатности као и са тржишних и економских принципа пословања. Понуђачи у овом поступку морају бити привредна друштва или предузетници који се пи својој законској дефиницији баве делатношћу ради стицања добити, а произилази да наручилац

оваквим ограничавањима, супротно концесионом акту и важећим прописима, управо спречава обављање делатности у сврху стицања добити, где по одређењу наручиоца сходно наведеном, добити не може бити. Ово тим пре што је наручиоц Концесионим актом предвидео да ће надоканадити 50% трошкова превоза односно максимално 67,60 динара по пређеном километру, што јесте легитимно право наручиоца, али у том контексту не може утврђивати ограничења као што је наведено.

Оваква ограничења од стране наручиоца сматрам дискриминацијом понуђача, нелогичним и недозвољеним, па ЗАХТЕВАМ измену конкурсне документације у овом делу и брисање оваквог ограничења.

4. Све наведено важи и за *цену карте превоза по километру за путнике у табеларном делу на стр 25 конкурсне документације у делу - Дужина путовања (у km) максимална цена карте у РСД(са ПДВ-ом) у једном правцу.*
5. На стр 37 конкурсне документације, у делу „VII - МОДЕЛ ЈАВНОГ УГОВОРА“ члан 28 истог гласи: „У случају раскида уговора без кривице Општине, Превозник је у обавези да обавља градски и приградски превоз путника док општина не изабере новог превозника. У случају раскида уговора због кривице Општине Превозник је у обавези да обавља градски и приградски превоз путника у року од 120 дана од дана раскида уговора уз плаћање концесионе накнаде“. Ова одредба уговора није логична и представља дискриминацију јер:
 - Ако се уговор раскине нпр. у случају престанка понуђача као правног лица или престанка конзорцијума из било ког разлога, или престанка обављања превоза из било разлог (раскид без кривице Општине) - како ће тај понуђач одн. превозник обављати превоз кад објективно то није у могућности,
 - Ако се уговор раскине због кривице Општине нпр. услед неплаћања концесионе накнаде, понуђач одн. превозник мора 120 дана обављати превоз и трпети трошкове који му неће бити плаћени (раскид због неплаћања) а који се, сходно концесионом акту могу мерити милионским износима (184.461,60 км пређених годишње, што значи 15.371 км пређених месечно, односно 46.113 км за 120 дана, што значи вишемилионски износ неплаћених трошкова), где није познато – ко ће плаћати накнаду ако је раскид уследио због неплаћања од стране општине па је део става 2 одредбе који прописује „уз плаћање концесионе накнаде“, сасвим нелогичан.Ова одредба модела уговора је нејасна и конфузна, није логична, представља дискриминацију, па је као такву треба брисати или уредити сходно начелима равноправности и једнаке престације уговорних страна.

Имајући у виду све наведено ЗАХТЕВАМ ДА ЈАВНО ТЕЛО по свим горе наведеним питањима

- Изврши измену КОНЦЕСИОНОГ АКТА као саставног дела конкурсне документације, а потом
- Изврши измену КОНКУРСНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

и сходно томе продужи рок за подношење понуда.