



СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

Година III – Број 7

ВЕЛИКА ПЛАНА, 27. 4. 2026.

Примерак излази по потреби

ОПШТИНА ВЕЛИКА ПЛАНА

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ

ОДЛУКЕ

35.

На основу члана 26. и 29. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", број 88/11, 15/16 и 104/16) и члана 25. став 1. тачка 24) Статута општине Велика Плана ("Међуопштински службени лист општина Велика Плана и Смедеревска Паланка", број 10/19),

Скупштина општине Велика Плана, по прибављеном мишљењу Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије (Број: 14/2026 од 08.04.2026 године), на 5. седници сазваној по хитном поступку, која је одржана 27. априла 2026. године, донела је

3. Ову одлуку објавити у "Службеном листу општине Велика Плана".

Број: 011-18/2026-I
У Великој Плани, 27. априла 2026. године.

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

ПРЕДСЕДНИК
Душан Марић, с. р.

О Д Л У К У

О УСВАЈАЊУ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

1. Усваја се Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана (у даљем тексту: Концесиони акт).

2. Саставни део ове одлуке је текстуални део Концесионог акта.

Република Србија
Општина Велика Плана



КОНЦЕСИОНИ АКТ ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА
КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И
ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ
ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

PPP Community

Фебруар 2026. године

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Садржај

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ.....	5
2. РЕЗИМЕ.....	8
3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ЈАВНОМ ТЕЛУ – ОПШТИНА ВЕЛИКА ПЛАНА	10
4. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА.....	11
5. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	14
5.1 Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији	14
5.2 Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)	15
5.3 Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024).....	16
5.4 Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023).....	17
5.5 Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)	18
5.6 Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)	18
5.7 Закон 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).....	18
6. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	20
6.1 Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development).....	20
6.2 UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)	21
7. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ.....	22
8. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА	25
8.1 Тренутне линије и возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника аутобусом	25
8.2 Разлози за давање концесије.....	36
9. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	39
10. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ.....	41
10.1 Утицај возила на животну средину	41
10.2 Утицај на земљиште	43
10.3 Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује концесионар ..	43
10.4 Потребни услови за несметано кретање лица са инвалидитетом	44
11. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА.....	45
11.1 Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals).....	45



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

11.1.1	СИГУРАН јавни градски и приградски превоз путника	49
11.1.2	ПРИСТУПАЧАН јавни градски и приградски превоз путника	49
11.1.3	ЕФИКАСАН јавни градски и приградски превоз путника	49
11.1.4	ОТПОРАН јавни градски и приградски превоз путника	50
11.1.5	Јавни градски и приградски превоз путника аутобусом који утиче на смањење емисије угљен-диоксида и доприноси заштити животне средине	51
12.	ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS	52
12.1	Пристап и правичност	52
12.2	Економска ефикасност и фискална одрживост	53
12.3	Одрживост животне средине и отпорност	56
12.4	Репликабилност	58
12.5	Укључивање заинтересованих страна	59
13.	БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА	62
13.1	Решење за постојеће проблеме јавног градског и приградског превоза путника	65
13.2	Динамика и опис реализације пројекта	71
13.3	Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS	72
14.	МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	76
14.1	Испуњеност услова за обављање професионалне делатности	76
14.2	Финансијски и економски капацитет	77
14.3	Технички и стручни капацитет	77
15.	РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	78
16.	ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	79
16.1	Пословни план и финансијска анализа	79
16.2	Методологија добијене вредности у односу на уложени новац	79
16.3	Методологија "вредност за људе" и "вредност за планету"	81
16.4	Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива	81
16.5	Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива	82
16.6	Пројекције прилива	84
16.7	Анализа ризика и матрица расподеле ризика	86
16.8	Дисконтовани токови новца	91



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

16.9	Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта.....	104
16.10	Врста и износи средстава обезбеђења приликом реализације Концесионог акта	105
16.11	Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру	105
17.	ПОДАЦИ О ДРУГИМ УГОВОРИМА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈУ ПРЕ, ЗА ВРЕМЕ ИЛИ ПОСЛЕ ЗАКЉУЧЕЊА ЈАВНОГ УГОВОРА.....	111
18.	ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА.....	112
19.	ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ.....	114
19.1	Информације о поступку доделе и објављивању јавног позива	114
19.2	Критеријуми избора и доделе и одабрани поступак доделе уговора	115
19.3	Садржина јавног уговора	115
19.4	Давање сагласности на јавни уговор	118
19.5	Закључивање јавног уговора	118
20.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	119
21.	ЗАКЉУЧАК.....	120

Списак скраћеница

ЈПП	Јавно-приватно партнерство
UNECE	Економска комисија Уједињених нација за Европу (United Nations Economic Commission for Europe)
PIERS	UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)
ЗЈПК	Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)
ЗКД	Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018)
ЗЈН	Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)
ЗЛС	Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)
ЗЈП	Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)
ЗППДС	Закон 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)

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о пружању саветодавних услуга за израду нацрта предлога пројекта јавно-приватног партнерства или концесионог акта за поверавање комуналне делатности превоза путника на територији општине Велика Плана и саветодавних услуга у току поступка набавке за избор приватног партнера, број 031-186/2025-III од дана 07.08.2025. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно PPP Community Beograd је за Наручиоца израдио Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана (у даљем тексту: Концесиони акт).

© Заштита ауторског права – Copyright 2026.

Израђен Концесиони акт се сматра ауторским делом у складу са законом којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, и исти представља оригиналну духовну творевину Аутора, у овом случају PPP Community Beograd, изражену у одређеној форми чија је намена побољшање комуналних делатности применом модела јавно-приватног партнерства и чија је вредност утврђена Уговором. На сва права и обавезе Аутора и Наручиоца овог дела и заштиту ауторског дела примењују се одредбе закона којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, а на све што није уређено овим законом примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Аутор задржава сва морална права, односно има сва личноправна овлашћења у погледу свог ауторског дела.

Аутор има искључиво право да његово име, псеудоним или знак буду назначени на сваком примерку дела, односно наведени приликом сваког јавног саопштавања дела, изузев ако је то, с обзиром на конкретни облик јавног саопштавања дела, технички немогуће или нецелисходно.

Аутор има искључиво право да штити интегритет свог дела, и то нарочито да се супротставља изменама свог дела од стране неовлашћених лица и да се супротставља јавном саопштавању свог дела у измењеној или непотпуној форми, водећи рачуна о конкретном техничком облику саопштавања дела и доброј пословној пракси.

Аутор има искључиво право да даје дозволу за прераду свог дела искључиво Наручиоцу овог дела Општини Велика Плана – Општинској управи.

Аутор има искључиво право да се супротставља искоришћавању свог дела на начин који угрожава или може угрозити његову част или углед.

Аутор има право на економско искоришћавање свог дела, као и дела које је настало прерадом његовог дела.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

За свако искоришћавање ауторског дела од стране другог лица Аутору припада накнада утврђена Уговором, осим ако Законом о ауторском и сродним правима или Уговором није друкчије одређено.

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани бележење и умножавање свог дела у целости или делимично, било којим средствима, у било ком облику, на било који трајни или привремени, посредни или непосредни начин.

Аутор има искључиво право да другоме забрани или дозволи стављање у промет оригинала или умножених примерака свог дела, продајом или другим начином преноса својине.

Право Аутора на стављање примерака дела у промет не делује према оном власнику примерка дела који је тај примерак легално прибавио у Републици Србији од Аутора или од Ауторовог правног следбеника (исцрпљење права).

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани прилагођавање, превођење, аранжирање и друге измене дела.

У случајевима искоришћавања ауторског дела на основу одредаба Закона о ауторском и сродним правима, морају се навести име Аутора дела и извор из кога је дело преузето.

У сваком конкретном случају, обим ограничења искључивих права не сме бити у супротности са нормалним искоришћавањем дела нити сме неразумно вређати легитимне интересе аутора.

Без дозволе Аутора и без плаћања ауторске накнаде објављено ауторско дело може се умножавати и јавно саопштавати ради спровођења поступка пред судским или другим државним органима или у сврху обезбеђења јавне сигурности.

Клаузула о поверљивости података

Аутор и Наручилац се обавезују:

- 1) да ће добијене информације које су предмет овог Уговора користити искључиво у складу са одредбама Уговора и закона;
- 2) да ће се према информацијама које се штите као пословна тајна добијеним од друге уговорне стране, као и према другим информацијама које може примити или се са њима упознати као последицом Уговора, односити са строгом тајношћу, у складу са законом и добрим пословним обичајима, третирајући их са истом пажњом са којом поступа са сопственим пословним тајнама;
- 3) да, супротно закону и другим прописима којима се уређује правна заштита пословне тајне од свих радњи нелојалне конкуренције, добрим пословним обичајима и овом Уговору, неће неовлашћено прибављати, користити или открити без писане сагласности



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

друге стране ни једној трећој страни било коју информацију која се штити као пословна тајна друге стране у чији је посед дошла, без писане сагласности друге уговорне стране;

- 4) изузетак од ове клаузуле су запослени код сваке од уговорних страна, односно сарадници и/или консултанти који сарађују са уговорним странама са истом обавезом заштите пословне тајне, у складу са законом.
- 5) да неће копирати, отиснути, ставити у писани облик или сачувати у електронском облику, било који материјални део добијене информације, изузев у случајевима када је то неопходно за реализацију Уговора;
- 6) да ће, у случају када стиче нову информацију која се штити као пословна тајна друге уговорне стране, а односи се на предмет Уговора, тако стечену информацију третирати као пословну тајну и исту неће пренети трећим лицима, односно искористити на било који начин без претходне писмене сагласности друге уговорне стране.
- 7) да ће на захтев једне од уговорних страна, у свако доба трајно избрисати све информације (укључујући белешке, извештаје, анализе, налазе, сагласности, мишљења и др.) који су у вези или произлазе из информације друге стране, као и све њихове копије, у случају када је иста сачувана у електронском облику. У случајевима када је могуће, пружити доказе о уништењу или брисању.

Аутор и Наручилац сагласно утврђују да се повредом пословне тајне сматра свако незаконито прибављање, откривање или коришћење пословне тајне која је предмет Уговора, на начин супротан Уговору, овом Пројекту и закону.

Одрицање од одговорности – Disclaimer

Овај документ и сви подаци и прилози који чине његове саставне делове су поверљиви и намењени искључиво Наручиоцу овог ауторског дела, односно физичком или правном лицу или лицима на које је адресирана.

Уколико сте овај документ добили грешком, обавештавамо Вас да је његово отварање, читање, копирање, умножавање, чување, обелодањивање, дистрибуирање и/или обрађивање строго забрањено. Молимо да у том случају о насталој грешки одмах обавестите аутора или пошиљаоца и да му документ са свим прилозима предате.

PPP Community Beograd не преузима одговорност и не прихвата било какву обавезу у вези са евентуалним последицама које може претрпети било које лице због чињења или нечињења на бази информација садржаних у овом документу.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

2. РЕЗИМЕ

Предмет предложеног Концесионог акта је поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана путем модела јавно-приватног партнерства са елементима концесије. Циљ је да се успостави ефикасан, квалитетан и економски одржив систем јавног превоза, који ће задовољити свакодневне потребе становништва, са посебним освртом на ученике, раднике и друге категорије којима је превоз од виталног значаја за несметано функционисање.

Модел јавно-приватног партнерства омогућава да Концесионар преузме обавезе у вези са организацијом, финансирањем, управљањем и одржавањем система јавног превоза, док Концедент задржава контролу над квалитетом и обимом услуге. Оваква сарадња обједињује предности приватног сектора – попут приступа савременој технологији, финансијским ресурсима, менаџерске ефикасности и иновативности – са социјалном одговорношћу и јавним интересом који обезбеђује јавни сектор.

Кључни параметри предложеног Концесионог акта дефинисани су на следећи начин:

- Рок на који се закључује јавни уговор: 20 година
- Планирана годишња километража: 581.040,00 километара
- Процењена вредност Концесионог акта: 2.760.000.000,00 динара + ПДВ
- Процењена вредност концесионе накнаде: 48.000.000,00 динара * 20 година = 960.000.000,00 динара
- Процењена вредност улагања у нови возни парк који чини девет нових возила ЕУРО6 норме: 239.088.000,00 динара + ПДВ
- Годишњи трошкови за обављање делатности: 101.952.925,24 динара + ПДВ
- Годишњи приливи од обављања делатности: 138.000.000,00 динара + ПДВ који се састоје од:
 - Прилива од **наплате карата**: 90.000.000,00 динара + ПДВ од наплате карата
 - Прилива од **концесионе накнаде**: 48.000.000,00 динара + ПДВ
- Цена по километру:
 - **просечна цена** коштања пређеног километра: 237,51 динара + ПДВ
- Прелазно решење: до набавке нових возила, превоз се може обављати аутобусима старим до 5 година.
- За пређену километражу на возилима која још увек нису замењена цена по километру ће бити умањена за 20% све до момента набавке нових возила и увођења истих у ред вожње.
- Рок за набавку нових возила: 12 месеци.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

- Обнова возног парка до истека 10. године од момента закључења уговора.

Табела: Основни подаци о Концесионом акту

Предмет Концесионог акта	Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана
Концедент / Јавни партнер	Општина Велика Плана
Представник Концедента	председник општине Страхиња Павешковић
Седиште	Милоша Великог 30, 11320 Велика Плана
Контакт телефон	(+381) (026) 516 206, (026) 516 366
Интернет страница	https://velikaplana.rs/
Електронска адреса	opstina@velikaplana.rs
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство са елементима концесије. Рок трајања јавног уговора је 20 година.

Реализацијом овог пројекта постиже се унапређење јавног превоза на територији општине Велика Плана, боља приступачност услуга за све категорије грађана, повећање безбедности, смањење застоја и трошкова превоза, као и еколошки прихватљивији систем са нижим негативним утицајем на животну средину. Истовремено, обезбеђује се дугорочна стабилност у пружању ове услуге од јавног интереса, као и развој комуналне инфраструктуре у складу са принципима јавног и приватног партнерства.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ЈАВНОМ ТЕЛУ – ОПШТИНА ВЕЛИКА ПЛАНА

Општина Велика Плана је јединица локалне самоуправе која се налази у Подунавском округу, у централном делу Републике Србије. Седиште општине је у насељу Велика Плана. Према попису становништва из 2022. године, општина има 35.451 становника, од чега у самом градском насељу живи 14.609 становника. Територија општине простира се на површини од око 345 km², са просечном надморском висином од око 110 метара. На њеној територији налази се укупно 13 насељених места, од чега једно градско и дванаест сеоских.

Општина Велика Плана има развијену пољопривреду, прехранбену индустрију и производњу грађевинских материјала, а кроз њу пролазе значајне саобраћајнице које повезују север и југ Србије. Саобраћајни и географски положај чини је важним локалним и регионалним центром.

Органи општине су Скупштина општине, председник општине и Општинско веће. Општинска управа обавља послове из области опште управе, урбанизма и грађевинарства, имовинско-правних и комунално-стамбених послова, инспекцијских послова, финансија и локалног економског развоја, друштвених делатности, као и друге законом поверене послове.

На територији општине налазе се значајна културно-историјска и духовна обележја, попут манастира Копорин и Покајница, као и историјског места Радовањски луг. Поред тога, више споменика природе (појединачна и групна стабла храста лужњака) уживају статус заштићених природних добара.

Насеље Велика Плана постоји већ дуго: појављује се у историчким изворима још током Аустријске Србије под именом *Plana*.

Привреда општине ослоњена је на пољопривреду, прерађивачку индустрију и производњу грађевинских материјала.

У историјском периоду, Велика Плана је имала развијену индустрију меса, кланица и трговину, а у наредним деценијама јачају се погони циглана („Прогрес“) и производња намештаја.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

4. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА

Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника покреће развој, повезује људе, локалне заједнице са светом, гради тржишта, олакшава трговину и значајна је функција у животу свих грађана, привреде и активности у једној локалној самоуправи. Одрживи превоз путника покретач је економског развоја једне земље јер омогућава већу мобилност становника, побољшава стандард живота јер повезује робу са тржиштима (рурална подручја и пијаце) и омогућава становништву задовољење основних животних потреба.

Предмет Концесионог акта обухвата обавезу Концесионара да пружа услугу јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана, за шта је неопходно обезбедити финансирање, обезбеђивање возила за возни парк, унапређење услуге превоза имплементирањем система за бројање путника, електронске наплате карата, док је Концедент у обавези да редовно извршава плаћање уговорене накнаде Концесионару за вршење услуге јавног градског превоза путника (домаћег линијског превоза).

Јавни градски и приградски превоз путника јесте комунална делатност која омогућава становништву приступ основним животним потребама: здравственим установама, образовним институцијама, приступ послу, пијацама и другим важним дестинацијама. Функција јавног градског и приградског превоза путника као саобраћајне делатности јесте пружање услуга превоза на одређеном подручју. Та делатност треба да подстиче друштвено-економски развој градова и општина. Истовремено, она би морала да смањи степен угрожавања околине буком и загађењем, допринесе економском искоришћењу материјалних ресурса и повећа мобилност становништва. Јавни аутобуски градски и приградски превоз просторно је економичан облик транспорта, који са једне стране растеређује загушене градске саобраћајнице, а са друге обезбеђује превоз онима који не располажу никаквим другим саобраћајним средством. Ова комунална делатност има значајан утицај на децентрализацију и рурални развој. Обезбеђујући приступачан и економичан начин транспорта, омогућава се житељима руралних подручја да лакше приступе градским услугама, образовању и здравственој заштити. Ефикасним и доступним начином повезаности између градских и приградских области, јавни градски и приградски превоз може допринети ширењу урбаних активности и услуга на различите делове града. Ово доприноси слабљењу концентрације активности само у централним деловима и подржава процес децентрализације. Све наведено доприноси економском развоју руралних области и смањењу неједнакости између урбаних и руралних подручја.

У већини европских земаља јавни градски и приградски превоз путника схваћен је као друштвени интерес, чије се предности не мере само у функцији броја превезених путника и цене превоза, већ подједнако и у функцији фактора као што су:

- смањење загушења у саобраћају,
- повећање безбедности саобраћаја,
- очување животне средине,
- повећање мобилности становништва,
- достизање циљева одрживог развоја и др.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Значај јавног градског и приградског превоза путника огледа се у следећем:

1. Омогућава великом броју становника реализацију једне од основних потреба, потреба за кретањем;
2. Квалитет превозне услуге овог система утиче на ефективност и ефикасност свих производних, пратећих процеса и других активности људи у граду;
3. Посредно, утиче на рационално коришћење градских површина, саобраћајна загушења, брзину и капацитет, безбедност и загађење околине у укупном градском превозном систему;
4. За велики број становника, обзиром на њихове финансијске могућности, као и одређене социјалне групе (ученици, студенти, инвалиди, пензионери, стара лица, незапослени и сл.) јавни превоз путника представља често једину могућност за реализацију превозних потреба;
5. Улагању великих средстава у ресурсе: возила, запослене, објекте и опрему, енергију и сл. па је за економију градова као и за Републику Србију, од интереса да јавни градски и приградски превоз путника ефикасно и безбедно функционише.

Велики проблем представља како обезбедити да овај систем функционише боље, односно како створити услове да се квалитет превозне услуге подигне на један виши ниво и приближи квалитету јавног градског и приградског превоза путника у градовима развијених европских земаља, а у оквиру средстава која локалне самоуправе имају на располагању.

Делатност јавног градског превоза путника није профитабилна уколико се обавља од стране јавних предузећа која су у власништву локалних или регионалних власти, пошто иста послују у окружењу непостојања стандардних принципа слободног тржишта, односно послују по принципима социјалне економије (ограничење цена превоза, повлашћене цене превоза за поједине категорије путника, мањи пораст цена превоза у односу на пораст трошкова пословања итд.). У овом случају, недостају потребна финансијска средства за инвестирање, набавку возила, одржавање возног парка, текуће оперативне трошкове, примену иновација и нових технологија за обављање ове комуналне делатности.

Јавни градски и приградски превоз путника на територији општине Велика Плана, у смислу овог Концесионог акта, допринеће већој мобилности становника, побољшању економског и социјалног развоја, што је предуслов за достизање циљева одрживог развоја општине.

Основна идеја примене модела јавно-приватног партнерства са елементима концесије у области јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана јесте да се ова услуга побољша и да се осигура бољи стандард становника Општине, умањи могућност настанка саобраћајних несрећи и обезбеди инклузиван, безбедан, отпоран и одржив систем превоза.

Предметни пројекат реализоваће се у складу са чланом 8. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, што подразумева да ће се јавним уговором регулисати међусобна права и обавезе уговорних страна. Садржина јавног уговора дефинисана је чланом 46. истог закона.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Чланом 15. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама предвиђено је да се друштво посебне намене обавезно оснива ради реализације јавног уговора, осим ако предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом није другачије одређено. Друштво посебне намене може учествовати искључиво у спровођењу пројекта ЈПП/концесије у чију сврху је основано.

За реализацију конкретног Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана није планирано формирање друштва посебне намене. Чланом 15. Закона о превозу путника у друмском саобраћају предвиђено је да се домаћи и међународни превоз обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају, која је непреносива и коју привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику са седиштем на територији Републике Србије издаје Министарство надлежно за послове саобраћаја. Друштво посебне намене у овом случају није примењиво јер лиценца за превоз путника у друмском саобраћају није преносива на ново правно лице, те ДПН као ново правно лице, од момента ступања јавног уговора на снагу не би испуњавао услове за исту, што би практично директно утицало на организацију превоза путника.

Предметни пројекат обухвата и инвестирање у возни парк, увођење контроле уласка и изласка путника из возила, бројања путника у аутобусима, савременим системима за продају карата. Ово ће допринети побољшању квалитета јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана, пружању веће безбедности и комфора за путнике, као и смањењу негативних ефеката на околину.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

5. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

5.1 Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији

У нашем модерном законодавству модел јавно-приватног партнерства нема дугу традицију. У последњој деценији 20. века појавио се овај концепт доношењем Закона о концесијама. На основу тог закона, Влада Србије је са нерезидентом из САД (Чикаго), посредством „Drina River Bridge Cooperation a.d.“, са седиштем на Новом Београду, закључила Уговор о концесији за изградњу моста на Дрини, између Бадовинаца у Мачви и Попова у Семберији, на рок од 30 година. Тај уговор истиче у августу 2026. године, до када власник моста има право да наплаћује мостарину у висини коју одреди Влада Србије. Након истека тог рока, мост прелази у власништво Републике Србије. Овај уговор јесте један од првих модерних примера реализованог јавно-приватног партнерства у нашој земљи.

До усвајања Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, у Србији је доминантан концесиони модел јавно-приватног партнерства уређен Законом о концесијама из 2003. године који карактерише веома компликована и дуготрајна процедура закључења уговора о концесији. Искуства са концесијама нису била позитивна, од пет закључених уговора у области рударства и изградње аутопутева, само један је остао на снази, што говори да у том периоду скоро не постоје примери добре праксе у овој области.

На локалном нивоу, сложеност концесионе процедуре онемогућила је да се овај модел примени, па су се локалне власти оријентисале на примену Закона о комуналним делатностима из 1998. године и могућности да се обављање комуналне делатности повери другом предузећу (а не само јавном комуналном предузећу) у складу са законом и прописом скупштине општине.

Неодговарајуће законско уређење концепта ЈПП било је један од основних узрока неуспеха концесионог модела, уз значајне правне несигурности на локалном нивоу. Показало се да је поступак поверавања обављања комуналних услуга по старом Закону о комуналним делатностима био недовољно квалитетан, јасан и транспарентан. Није постојао Закон о јавним набавкама, недостајали су механизми за заштиту права у поступцима јавних набавки, што није било у складу са упоредном праксом, пре свега са праксом Европске уније.

Ограничена својинска овлашћења нижих нивоа власти довела су до повећаног ризика за финансирање ЈПП пројеката на локалном нивоу (с обзиром на немогућност успостављања класичних инструмената обезбеђења као што су хипотека, заложно право итд...). У оваквим околностима био је угрожен и јавни интерес, с обзиром да јавна тела нису имала преговарачки капацитет у пројектима ЈПП, па је приватни партнер доминирао у уговорном односу овог типа. На крају, цео овај амбијент био је далеко од повољног за привлачење приватног капитала или обезбеђивање финансирања одређених ЈПП пројеката.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Усвајање Закона о јавним набавкама, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима и Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, суштински се изменио регулаторни оквир за реализацију јавно-приватних партнерстава у Републици Србији.

5.2 Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)

Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16; у даљем тексту: ЗППК) усвојен је 2011. године и њиме је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство, а Влади Републике Србије, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе омогућено да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије.

Према одредбама ЗППК, ЈПП представља дугорочну сарадњу између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално. Чланом 4. ЗППК дефинисана су два облика ЈПП-а:

- уговорно јавно-приватно партнерство је јавно-приватно партнерство у којем се међусобни однос јавног и приватног партнера уређује уговором о јавно-приватном партнерству;
- институционално јавно-приватно партнерство је јавно-приватно партнерство засновано на односу између јавног и приватног партнера као оснивача, односно чланова заједничког привредног друштва, које је носилац реализације пројекта јавно-приватног партнерства.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана, односно финансирање услуге од јавног значаја од стране приватног партнера, реализоваће се путем уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије. Јавним уговором биће дефинисана међусобна права и обавезе између јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера, на период од 20 година.

Чланом 10. ставом 1 истог закона је дефинисано да је концесија у смислу овог закона, уговорно или институционално јавно-приватно партнерство са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављања 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.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Став 4. истог члана дефинише да је концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, 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 од тог права заједно са плаћањем.

Члан 11. истог закона дефинише да се концесија може дати ради комерцијалног коришћења природног богатства, односно добра у општој употреби која су у јавној својини или обављања делатности од општег интереса, а између осталог и за јавни превоз.

Поступак избора приватног партнера спроводи се у складу са Законом о јавним набавкама, односно Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама.

ЗЈПК обухвата материјално-правне одредбе којима се уређују питања предмета, актера и облика јавно-приватног партнерства. Иако Закон изричито наглашава елемент јавног интереса, као конститутивног за постојање ЈПП, његове одредбе имају за циљ да обезбеде равнотежу јавног и приватног интереса који се усклађују у ЈПП пројекту. Једна од битних ставки Закона јесте и заштита интереса обе уговорне стране, што се препознаје применом начела равноправности уговорних страна.

5.3 Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024)

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима (ЗКД) утврђено је да су комуналне делатности у смислу овог закона, делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем. У складу са тим, обавеза Општине Велика Плана је да обезбеди јавни превоз путника на градским и приградским линијама одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка што ће бити једино могуће кроз инвестицију у возни парк од стране Концесионара.

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.

У смислу овог закона, јавни градски и приградски превоз путника јесте превоз путника унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе, који обухвата јавни линијски превоз аутобусом и обезбеђивање места за укрцавање и искрцавање путника (станица, стајалишта и саобраћајних објеката који се користе у тим видовима превоза).



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Закон о комуналним делатностима предвиђа да јединица локалне самоуправе може својом одлуком, у складу са статутом, оценити да градска општина, месна заједница или други облик месне самоуправе обавља одређене послове у вези са обезбеђивањем услова за обављање комуналних делатности.

Члан 9. став 7. ЗКД дефинише 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.

5.4 Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)

Чланом 1. ставом 1. Закона о јавним набавкама (ЗЈН) дефинисано је уређење поступака јавних набавки које спроводе наручиоци или други субјекти у случајевима одређеним овим законом, ради закључења уговора о јавној набавци услуга.

Како је чланом 20. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (ЗЈППК) ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) дефинисано да се у поступку избора приватног партнера не примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на: начин обрачуна процењене вредности јавног уговора, заједничку понуду, подизвођаче, рокове за подношење понуда и пријава, рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде, рокове за закључење уговора и измене јавног уговора, на поступак избора приватног партнера се примењују ЗЈН и ЗЈППК у границама одређеним овим законима.

Закон о јавним набавкама игра кључну улогу у јавно-приватним партнерствима (ЈПП) из различитих аспеката. Прво, он осигурава поштовање принципа конкуренције у процесу јавних набавки, обезбеђујући свим компанијама једнаке услове учешћа. Ово доприноси транспарентности и ефикасности у ЈПП-у. Друго, Закон о јавним набавкама прилаже економично и ефикасно управљање јавним ресурсима. Он гарантује да се при избору партнера за ЈПП узимају у обзир најповољнији услови, што помаже у смањивању трошкова и бољем коришћењу јавних средстава. Треће, примена Закона о јавним набавкама обезбеђује правну сигурност у процесу ЈПП-а. Он утврђује чиста правила и процедуре за избор најбољег партнера, што спречава спорове и спорне ситуације. Четврто, закон стимулише квалитет и иновације у ЈПП-у. Отворени конкурентни процес обично привлачи различите компаније, што може довести до пружања квалитетних услуга и иновативних решења. На крају, примена транспарентних правила и процедура у јавним набавкама смањује ризик од корупције у ЈПП-у. Ово је од кључног значаја за заштиту јавних ресурса и обезбеђивање поштеност и ефикасног партнерства између јавног и приватног сектора.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

5.5 Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)

У овом закону локална самоуправа подразумева право грађана да непосредно и преко слободно изабраних представника управљају јавним пословима од непосредног, заједничког и општег интереса за локално становништво, као и право и обавеза органа локалне самоуправе да, у складу са законом, планирају, уређују и управљају јавним пословима који су у њиховој надлежности и од интереса за локално становништво.

На основу члана 6. става 1. ЗЛС, јединица локалне самоуправе одговорна је за квалитетно и ефикасно вршење својих и поверених надлежности.

ЗЛС предвиђа да јединица локалне самоуправе уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности - између осталог, и локални превоз становништва, али предлаже и мере за развој и унапређење комуналних делатности.

5.6 Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)

Законом о јавним предузећима (ЗЈП) је одређено да поред јавног предузећа, делатност од општег интереса може да обавља и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган поверио обављање те делатности.

Тако је у члану 9. ЗЈП одређено да се поверавање обављања делатности од општег интереса друштву капитала и предузетнику врши у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије, осим ако посебним законом није другачије прописано.

5.7 Закон 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)

Овим законом уређују се услови и начин обављања јавног превоза путника и превоза лица за сопствене потребе у друмском саобраћају у домаћем и међународном превозу, пружања станичних услуга на аутобуским станицама.

На основу члана 4. ЗППДС превоз у друмском саобраћају обавља се аутобусима и путничким возилима која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте аутобуса, односно путничких возила.

Члан 11. Овог закона предвиђа да се домаћи линијски превоз обавља као:

- 1) градски и приградски превоз - превоз унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе;



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

- 2) међумесни превоз - превоз између насељених места која се налазе на територији две или више јединица локалне самоуправе.

Предмет овог Концесионог акта односи се на поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника, што обухвата, и увођење система са бројање путника и електронску наплату карата.

Домаћи превоз се обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају. Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника који је предмет пројекта обављаће се на основу лиценце за градски и приградски превоз.

Лиценца за превоз је јавна исправа којом привредно друштво, друго правно лице или предузетник стиче право на обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

6. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

6.1 Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development)

Уједињене нације су на самиту одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 – *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Агенда 2030 је универзална стратегија и од држава потписница исте се очекује да уједине све ресурсе како би циљеви одрживог развоја били остварени до 2030. године. Агенда 2030, са свих 17 циљева, подразумева три димензије одрживог развоја: економски раст, социјалну инклузију и заштиту животне средине.

Циљеви одрживог развоја представљају хитан позив на акцију свих земаља - развијених и у развоју - у глобално партнерство. Превазилажење сиромаштва и других изазова треба постићи стратегијама које унапређују здравље и образовање, смањују неједнакост и подстичу економски раст, а све то док се боре против климатских промена и док доприносе очувању наших океана и шума.

Европска комисија се бави питањима одрживог развоја и имплементира циљеве УН Агенде 2030 кроз операционализацију политика и одговарајућих фондова и примену управљачких инструмената, уз појачано праћење на терену. Од 2010. одрживи развој је уграђен у Европа 2020 стратегију и заснива се на три стуба: „паметан раст“ са фокусом на образовању и иновацијама; „одржив раст“ са ниским емисијама угљен-диоксида, отпорношћу на климатске промене, утицају на животну средину и „инклузиван раст“ кроз стварање нових радних места и смањење сиромаштва. Европска унија даје приказ циљева и принципа одрживог развоја (Агенда УН 2030) и начина на који су циљеви одрживог развоја УН уграђени у развојну агенду и приоритете ЕУ.

Влада Републике Србије је директно учествовала у развоју и писању Агенде одрживог развоја кроз укључивање грађана у процес путем консултација о развојној агенди после 2015. године и директним учешћем представника државе на глобалним форумима на којима су дефинисани циљеви одрживог развоја.

Предметни Концесиони акт предвиђа да реализација јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у Великој Плани, допринесе остварењу следећих циљева одрживог развоја: свет без глади; здравље и благостање; квалитетно образовање; родна равноправност; достојанствен рад и економски раст; индустрија, иновације и инфраструктура; одрживи градови и заједнице; очување климе; партнерством до циљева.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

6.2 UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)

“Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката” јесте документ који је успоставила радна група УН-а за област јавно-приватног партнерства 2021. године који има за циљ да обједини намере влада, приватног сектора и цивилног друштва за постизање Агенде за одрживи развој до 2030. кроз модел јавно-приватног партнерства за циљеве одрживог развоја. Намера је да поменута методологија помогне у решавању изазова које доноси пандемија како би се постигао напредак у остваривању циљева одрживог развоја, између осталог, бољем приступу здравственој заштити и могућностима за посао, побољшаној доступности становања и економском оснаживању жена.

Различите заинтересоване стране, од влада и креатора политике до инвеститора ће уз помоћ Евалуационе методологије моћи да доносе инфраструктурне одлуке на основу дубоког разумевања доприноса пројеката ЈПП решавању светских изазова. Документ укључује квалитативне и квантитативне методе за мерење ЈПП исхода где су људи на првом месту („Value for people“). Циљ овог алата јесте да се у ЈПП пројектима истакне не само вредност за новац, већ и вредност за људе и за планету.

Пет исхода који се наводе у Евалуационој методологији као основни за достизање циљева одрживог развоја кроз имплементацију ЈПП пројеката, а који ће бити разматрани у предметном пројекту, јесу:

1. Приступ и правичност – једнак приступ резултатима пројекта свима
2. Економска ефикасност и фискална одрживост – рационално управљање ресурсима које доводи до повећања животног стандарда
3. Одрживост животне средине и отпорност – очување биодиверзитета и спречавање климатских промена
4. Репликабилност – могућност понављања успешно реализованог пројекта у другим локалним самоуправама
5. Укључивање заинтересованих страна – интегрисање свих неопходних институција, организација, стручњака у свим фазама поступка ЈПП, ради сагледавања потреба за што квалитетнијом реализацијом пројекта.

Евалуациона методологија има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменуте циљеви одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена. Применом Методологије на пројекте јавно-приватног партнерства ставља се акценат не само на вредности за новац („Value for money“), већ и вредности за људе и за планету („Value for people and for the planet“).



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

7. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ

Проблеми јавног превоза аутобусом се разликују од једне локације до друге, али постоје неки заједнички проблеми који се сусрећу у многим градовима и регионима. Они се могу суочавати с различитим проблемима који могу утицати на њихову ефикасност, квалитет услуге и задовољство корисника. Неки од уобичајених проблема јавних система превоза аутобусом укључују:

1. Премало аутобуса или неадекватан услужни капацитет (недовољна учесталост превоза)

Предуго чекање на аутобус, који је често препуњен када стигне, чест је проблем у многим градовима у земљама у развоју.

На главним градским правцима, време чекања које је дуже од 10 до 15 минута током нормалног радног дана може се сматрати претераним. То може бити због стварног недостатка капацитета, у ком случају решење је увођење додатних или већих аутобуса у систем.

Међутим, у многим случајевима када се сматра да је недостатак аутобуса узрок проблема, аутобуса има довољно, или чак више него што је потребно. Разлог за неадекватан капацитет је често тај што су аутобуси слабо искоришћени, обично проводе превише времена у празном ходу на терминалима. Ово је обично због неефикасних оперативних пракси.

2. Непоуздана услуга

Лоша поузданост аутобуских услуга је чест проблем у градовима у земљама у развоју. Постоји неколико аспеката поузданости. Најосновније је да ли служба уопште функционише, а ако ради, да ли ради по распореду, ако га има. Значајна је и поузданост самих возила: чести механички кварови ће значајно умањити поузданост услуге.

Поузданост је тешко измерити, а стандарди и очекивања значајно варирају од места до места. Тамо где се услуге обављају по распореду, поузданост се може мерити у смислу процента путовања која се обављају на време или мање од одређеног броја минута са кашњењем, или процентом планираних километара који су стварно пређени. Неки узроци непоузданости су углавном ван контроле оператера. Загушења у саобраћају представљају посебан проблем у многим градовима, што често отежава придржавање распореда.

3. Неправилна учесталост превоза

Неправилне и непредвидиве фреквенције услуга чине аутобуску услугу мање погодном и понекад може представљати озбиљан проблем. У пракси је немогуће обезбедити да службе раде у идентичним интервалима између аутобуса. Када се услуге обављају по распореду, одступање од не више од три минута од планираног времена за најмање 90% путовања је нормално прихватљиво за градске услуге.

Ако се услуге не одвијају по распореду, ниво неправилности се може сматрати неприхватљивим ако интервал између аутобуса у више од 50% случајева премашује просечан



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

интервал за руту за више од 100%. На веома интензивној услузи, ако мање од 10% путника мора да чека дуже од 10 минута, питање регуларности је углавном безначајно.

4. Лоша покривеност рутама

Проблем многих градова, посебно оних који брзо расту, је то што су аутобуске услуге у неким деловима града лоше или чак и не постоје. Покривеност руте се може мерити у смислу процента урбаног подручја унутар 500 метара од аутобуске станице.

Слаба покривеност рута може бити последица неефикасног планирања рута, неуспеха аутобуских оператера да се прошире како град расте, или недостатка одговарајућег система секундарних путева, који аутобусе ограничава само на главне путеве.

5. Превисоке цене

Плаћање јавног превоза често чини значајан део потрошње домаћинстава за оне са ниским примањима, а ниво цена карата често је осетљиво политичко питање. Тамо где велики број путника има потешкоћа да приушти аутобуске карте, цене се могу сматрати превисоким.

У многим случајевима, цене карата нису превисоке у смислу да су на минималном нивоу неопходном да покрију пуне трошкове пружања ефикасног аутобуског превоза. Ако путници у таквој ситуацији не могу да приуште цену, основни избор је између смањења стандарда услуге на прихватљив ниво или давања субвенције. Ограничавање цена карата на приступачан ниво, без субвенција и без смањења стандарда, учиниће услугу неодрживом. Ниске цене карата могу имати негативан утицај на комуналну делатност због смањења квалитета услуга које се пружају. Када су цене карата ниске, то значи да приходи од продаје карата могу бити мањи. Као резултат тога, предузећа која пружају услуге јавног превоза не могу квалитетно обављати ову комуналну делатност.

6. Возила лошег квалитета

Уобичајена притужба је да је квалитет аутобуса који се користе за пружање услуга лош. Постоје два аспекта квалитета возила: спецификација возила и стандард према којем се оно одржава.

Спецификација возила може бити врло основна, пружајући минимални прихватљив ниво удобности и погодности путника. Или, може укључивати карактеристике као што су клима уређај, наслоњена седишта или могућност лаког приступа путницима са инвалидитетом, укључујући и оне у инвалидским колицима. Ниво спецификације ће очигледно утицати на капиталне трошкове возила и, у мањој мери, на његове оперативне трошкове. Капацитет возила ће такође утицати на његов потенцијал за зараду. Спецификације возила морају узети у обзир све импликације трошкова и приход потребан за покривање ових трошкова.

Стандарди одржавања су често важно питање. Лоше одржавано возило може бити несигурно, непоуздано и скупо за коришћење, може узроковати буку и загађење ваздуха и знатно утиче на трошкове одржавања. Возила која се одржавају према правилно дизајнираном програму превентивног одржавања укупно су јефтинија од возила која се одржавају на реактивној основи (тј. само када се појави квар). Превентивно одржавање дизајнирано је да



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

спречи превремени квар. То значи да се, колико је то могуће, делови замењују непосредно пре него што се покваре, проверава се ниво течности у возилу и прилагођава се по потреби.

7. Лоше безбедносне перформансе

Безбедност аутобуских услуга је често разлог за забринутост. Процењује се да се 75% до 85% смртних случајева у саобраћајним несрећама широм света дешава у земљама у развоју, упркос ниском нивоу поседовања аутомобила. Значајан део саобраћајних незгода укључује возила јавног превоза. Број километара по несрећи је мера безбедности.

Несреће су углавном узроковане лошом вожњом и, у мањој мери, лошим стањем возила услед лошег одржавања. Стање на путу обично није главни узрок сами по себи, иако је неуспех возача да регулишу брзину у складу са условима на путу чест узрок несрећа. Лоши стандарди одржавања и вожње су обично резултат неадекватних прописа или неадекватне примене правила и прописа.

8. Застој у саобраћају узрокован аутобусима

Често се сматра да су аутобуси узрок загушења у саобраћају или барем фактор који доприноси томе. Ово је често случај када су услуге нерегулисане и пружају их велики број малих оператера, посебно када се користе мала возила.

У поређењу са приватним превозом, аутобуси захтевају мање простора на путу по путнику, па би стога требало да изазову мање загушења. Међутим, прекомерно време задржавања, лоша вожња, неодговарајућа величина или тип возила и вишак возила често доводе до повећаног загушења. Ово је често резултат конкуренције на тржишту, у комбинацији са неадекватним прописима и неадекватним спровођењем правила и прописа.

9. Загађење изазвано аутобусима

Аутобуси могу допринети загађењу атмосфере и буци у градовима. Основни разлози загађења аутобуса су лоше одржавање возила, неадекватна примена правила и прописа и неодговарајући тип и величина возила.

Лоше одржавани аутобуси троше више горива и емитују превише издувних гасова. Ово је уобичајен проблем где се стандарди одржавања и стандарди за емисију издувних гасова не постављају и спроводе. Она се погоршава тамо где је број возила у систему превелик, или где се користи много малих возила уместо мање великих аутобуса.

10. Бука

Овај тип превоза носи одређене проблеме, а један од значајних проблема је бука коју производе аутобуси. Старији аутобуси или они који су неадекватно одржавани могу имати бучне моторе и механичке делове који стварају непријатну буку током вожње. Ово може бити изузетно ометајуће за путнике, али и за становнике околних зграда и улица. Стална бука из возила може имати негативан утицај на животну средину и екосистем.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

8. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

За разматрање могућности покретања поступка ЈПП са елементима концесије неопходно је било анализирати тренутно стање градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана и израдити анализу на основу података из претходних година о утицајима исте на здравље и безбедност људи, као и на заштиту животне средине.

Концесиони акт је сачињен на основу достављених података од стране Општинске управе Велика Плана према спецификацији потребних података за поверавање обављања комуналне делатности јавног линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији општине Велика Плана.

8.1 Тренутне линије и возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника аутобусом

Скупштина општине Велика Плана је на седници одржаној 27.06.2024. године донела Одлуку о јавном градском и приградском превозу путника којом се, у складу са законом, уређују услови, начин организовања и обављања комуналне делатности јавног линијског превоза путника на територији општине. Одлуком се утврђује да је градски и приградски превоз делатност од општег интереса и да се обавља ради континуираног, безбедног и квалитетног превоза становништва.

Одлука прописује **начин поверавања обављања превоза**, пре свега путем уговора са превозником, у складу са правилима јавно-приватног партнерства и концесија, осим у случају оснивања јавног предузећа. Дефинисани су обавезни елементи уговора (трајање, линије, ред вожње, права и обавезе уговорних страна, накнада, раскид и сл.), као и услови које превозник мора да испуни у погледу техничке и кадровске оспособљености.

У циљу даљег унапређења система јавног градског и приградског превоза, повећања квалитета, поузданости и доступности услуге, као и обезбеђивања дугорочно одрживог и економски ефикасног модела функционисања, општина Велика Плана је као најцелисходнији модел изабрала поверавање обављања ове делатности путем јавно-приватног партнерства. Полазећи од утврђеног правног оквира и намере да се постојећи систем модернизује и прилагоди стварним потребама корисника, приступило се сагледавању актуелног стања у области јавног превоза, што подразумева анализу постојећих линија, режима саобраћаја, капацитета и уочених изазова, као основе за дефинисање будућег модела пружања услуге.

Полазећи од наведених циљева и утврђеног опредељења за унапређење система јавног превоза кроз модел јавно-приватног партнерства, извршена је детаљна анализа постојећег стања јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана. Анализа обухвата преглед постојећих линија, њихове трасе и дужине, број и распоред полазака,



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

режиме саобраћаја током године, као и обрачун годишњег броја пређених километара по линијама.

Ови подаци представљају реалан и мерљив приказ обима услуге која се тренутно пружа, као и основу за сагледавање капацитета система, оптерећења по појединим линијама и могућности за његово даље унапређење. Уједно, они служе као полазна основа за дефинисање предмета концесије, обима обавеза будућег концесионара, као и за процену економске оправданости и одрживости предложеног модела јавног градског и приградског превоза.

У наставку Концесионог акта дат је приказ постојећих градских и приградских линија са припадајућим редовима возње и анализом годишњег броја пређених километара, као и приказ планираних измена и увођења нових линија, све у циљу обезбеђивања квалитетније, доступније и функционалније услуге јавног превоза за кориснике на територији општине Велика Плана.

Јавни превоз путника у општини Велика Плана тренутно се организује у оквиру градских и приградских линија које повезују насеља у општини са градом Велика Плана, и то:

1. ВЕЛИКА ПЛАНА АС –МИЛОШЕВАЦ-ЛОЗОВИК Бензинска пумпа
2. ВЕЛИКА ПЛАНА АС –МИЛОШЕВАЦ-ЛОЗОВИК Бензинска пумпа
3. ВЕЛИКА ПЛАНА АС –КРЊЕВО 3 центар – ТРНОВЧЕ 2 центар -ЛОЗОВИК Б.П.
4. ВЕЛИКА ПЛАНА АС –ВЕЛИКО ОРАШЈЕ центар – КРЊЕВО 3 центар
5. ВЕЛИКА ПЛАНА АС –ВЕЛИКО ОРАШЈЕ центар – КРУШЕВО центар
6. КРЊЕВО 3 центар – КРУШЕВО центар – ВЕЛИКА ПЛАНА АС
7. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – ВЕЛИКА ПЛАНА циглана – ДОЊА ЛИВАДИЦА дом
8. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – СТАРА ОПШТИНА – РАЧАНСКИ ПУТ
9. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – СТАРА ОПШТИНА – РАЧАНСКИ ПУТ
10. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – РАДОВАЊЕ 2 – КУПУСИНА
11. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – СТАРО СЕЛО центар – СТАРО СЕЛО горњи крај-школа
12. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – СТАРО СЕЛО горњи крај – РАКИНАЦ 4 Павловићи
13. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – РАКИНАЦ 3 – МАРКОВАЦ центар дом – ВЕЛИКА ПЛАНА АС
14. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – МАРКОВАЦ центар дом – РАКИНАЦ 3 - ВЕЛИКА ПЛАНА АС
15. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – НОВО СЕЛО - МАРКОВАЦ центар дом
16. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – НОВО СЕЛО – ПИНОСАВА
17. ВЕЛИКА ПЛАНА АС – ПИНОСАВА – МАРКОВАЦ центар дом

Режими обављања превоза на годишњем нивоу (52 недеље и 365 дана) су:

- Радним даном, осим јула и августа, укупно 207 дана, радним даном 251 дан.
- Радним даном у јулу и августу и суботом током целе године, укупно 96 дана.
- Недељом током целе године и празницима, укупно 62 дана.

Обрачун броја километара годишње



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

1. Велика Плана АС - Милошевац - Лозовик Б.П.					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	23	8	207	38,088.00
	Б	23	8	207	38,088.00
Субота	А	23	2	52	2,392.00
	Б	23	3	52	3,588.00
Ђачки распуст	А	23	7	44	7,084.00
	Б	23	8	44	8,096.00
Недеља Празници	А	23	1	62	1,426.00
	Б	23	1	62	1,426.00
				Укупно км	100,188.00
Обрачун броја километара годишње					
2. Велика Плана АС - Милошевац - Лозовик Б.П.					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	23	14	207	66,654.00
	Б	23	16	207	76,176.00
Субота	А	23	11	52	13,156.00
	Б	23	11	52	13,156.00
Ђачки распуст	А	23	14	44	14,168.00
	Б	23	16	44	16,192.00
Недеља Празници	А	23	9	62	12,834.00
	Б	23	9	62	12,834.00
				Укупно км	225,170.00

Обрачун броја километара годишње



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

3. Велика Плана АС - Крњево 3 центар - Трновче 2 центар - Лозовик Б.П.					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	29	2	207	12,006.00
	Б	29	1	207	6,003.00
Субота	А	29	2	52	3,016.00
	Б	29	1	52	1,508.00
Ђачки распуст	А	29	1	44	1,276.00
	Б	29	0	44	-
Недеља Празници	А	29	1	62	1,798.00
	Б	29	0	62	-
				Укупно км	25,607.00

Обрачун броја километара годишње					
4. Велика Плана АС - Велико Орашје центар - Крњево 3 центар					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	13	8	207	21,528.00
	Б	13	8	207	21,528.00
Субота	А	13	3	52	2,028.00
	Б	13	3	52	2,028.00
Ђачки распуст	А	13	6	44	3,432.00
	Б	13	6	44	3,432.00
Недеља Празници	А	13	2	62	1,612.00
	Б	13	2	62	1,612.00
				Укупно км	57,200.00

Обрачун броја километара годишње



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

5. Велика Плана АС - Велико Орашје центар - Крушево центар					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	9	5	207	9,315.00
	Б	9	5	207	9,315.00
Субота	А	9	0	52	-
	Б	9	0	52	-
Ђачки распуст	А	9	2	44	792.00
	Б	9	2	44	792.00
Недеља Празници	А	9	0	62	-
	Б	9	0	62	-
				Укупно км	20,214.00

Обрачун броја километара годишње					
6. Крњево 3 центар - Крушево центар- Велика Плана АС					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	20	0	207	-
	Б	20	0	207	-
Субота	А	20	0	52	-
	Б	20	0	52	-
Ђачки распуст	А	20	1	44	880.00
	Б	20	1	44	880.00
Недеља Празници	А	20	0	62	-
	Б	20	0	62	-
				Укупно км	1,760.00

Обрачун броја километара годишње



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

7. Велика Плана АС - Велика Плана циглана - Доња Ливадица дом					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	8	8	207	13,248.00
	Б	8	8	207	13,248.00
Субота	А	8	4	52	1,664.00
	Б	8	4	52	1,664.00
Ђачки распуст	А	8	7	44	2,464.00
	Б	8	7	44	2,464.00
Недеља Празници	А	8	4	62	1,984.00
	Б	8	4	62	1,984.00
				Укупно км	38,720.00

Обрачун броја километара годишње					
8. Велика Плана АС - Стара општина - Рачански пут					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	6	10	251	15,060.00
	Б	6	10	251	15,060.00
Субота	А	6	7	52	2,184.00
	Б	6	7	52	2,184.00
Ђачки распуст	А	6	0	0	-
	Б	6	0	0	-
Недеља Празници	А	6	4	62	1,488.00
	Б	6	4	62	1,488.00
				Укупно км	37,464.00



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Обрачун броја километара годишње					
9. Велика Плана АС - Стара општина - Рачански пут					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	6	6	251	9,036.00
	Б	6	6	251	9,036.00
Субота	А	6	5	52	1,560.00
	Б	6	5	52	1,560.00
Ђачки распуст	А	6	0	0	-
	Б	6	0	0	-
Недеља Празници	А	6	4	62	1,488.00
	Б	6	4	62	1,488.00
Укупно км					24,168.00

Обрачун броја километара годишње					
10. Велика Плана АС - Старо Село центар - Старо Село горњи крај - школа					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	9	2	207	3,726.00
	Б	9	2	207	3,726.00
Субота	А	9	0	52	-
	Б	9	0	52	-
Ђачки распуст	А	9	0	44	-
	Б	9	0	44	-
Недеља Празници	А	9	0	62	-
	Б	9	0	62	-
Укупно км					7,452.00



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Обрачун броја километара годишње					
11. Велика Плана АС - Радовање 2 - Купусина					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	14	6	155	13,020.00
	Б	14	6	155	13,020.00
Среда	А	14	1	52	728.00
	Б	14	1	52	728.00
Субота	А	14	2	52	1,456.00
	Б	14	2	52	1,456.00
Ђачки распуст	А	14	3	36	1,512.00
	Б	14	3	36	1,512.00
Недеља Празници	А	14	2	62	1,736.00
	Б	14	2	62	1,736.00
Укупно км					36,904.00

Обрачун броја километара годишње					
12. Велика Плана АС - Старо Село горњи крај - Ракинац 4 Павловићи					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	17	5	251	21,335.00
	Б	17	5	251	21,335.00
Субота	А	17	1	52	884.00
	Б	17	2	52	1,768.00
Ђачки распуст	А	17	0	0	-
	Б	17	0	0	-
Недеља Празници	А	17	0	62	-
	Б	17	0	62	-
Укупно км					45,322.00



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

	Обрачун броја километара годишње				
	13. Велика Плана АС - Ракинац 3 -Марковац центар - дом - Велика Плана АС				
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	33	3	251	24,849.00
	Б				
Субота	А	33	3	52	5,148.00
	Б				
Ђачки распуст	А	33	3	0	-
	Б				
Недеља Празници	А	33	3	62	6,138.00
	Б				
				Укупно км	36,135.00

Обрачун броја километара годишње					
14. Велика Плана АС - Марковац центар - дом - Ракинац 3 - Велика Плана АС					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	33	2	251	16,566.00
	Б	22	1	251	5,522.00
Субота	А	33	1	52	1,716.00
	Б	22	0	52	-
Ђачки распуст	А	33	0	0	-
	Б	22	0	0	-
Недеља Празници	А	33	1	62	2,046.00
	Б	22	0	62	-
				Укупно км	25,850.00



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Обрачун броја километара годишње					
15. Велика Плана АС - Ново Село - Марковац					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	13	6	251	19,578.00
	Б	13	6	251	19,578.00
Субота	А	13	4	52	2,704.00
	Б	13	4	52	2,704.00
Ђачки распуст	А	13	0	0	-
	Б	13	0	0	-
Недеља Празници	А	13	2	62	1,612.00
	Б	13	2	62	1,612.00
				Укупно км	47,788.00

Обрачун броја километара годишње					
16. Велика Плана АС - Пиносава - Марковац (центар - дом)					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	23	1	207	4,761.00
	Б	23	2	207	9,522.00
Субота	А	23	0	52	-
	Б	23	0	52	-
Ђачки распуст	А	23	1	44	1,012.00
	Б	23	1	44	1,012.00
Недеља Празници	А	23	0	62	-
	Б	23	0	62	-
				Укупно км	16,307.00



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Обрачун броја километара годишње					
17. Велика Плана АС - Ново Село - Пиносава					
	Смер	км/полазак	Бр. Полазака	дана	Σ км годишње
Радним даном	А	16	4	251	16,064.00
	Б	16	4	251	16,064.00
Субота	А	16	2	52	1,664.00
	Б	16	2	52	1,664.00
Ђачки распуст	А	16	0	0	-
	Б	16	0	0	-
Недеља Празници	А	16	2	62	1,984.00
	Б	16	2	62	1,984.00
				Укупно км	39,424.00

Укупно километара годишње на свим линијама	785,673.00
---	-------------------

Јавни превоз путника у општини Велика Плана организује се коришћењем аутобуса стандардног капацитета и минибусева мањих димензија. Распоређеност возила по линијама прилагођава се реалним потребама корисника, водећи рачуна о времену поласка, дану у недељи, као и специфичностима појединих периода године, као што је време школског распуста.

На основу спроведене анализе постојећих линија, редова вожње и годишњег обима превоза, утврђено је да у важећем систему јавног градског и приградског превоза постоје одређена преклапања и понављања траса и полазака, као и неуједначена искоришћеност капацитета по појединим линијама и временским периодима. Наведене околности указују на постојање простора за рационализацију и ефикаснију организацију превоза, кроз оптимизацију линијске мреже, прилагођавање фреквенције полазака стварним потребама корисника и боље планирање ангажовања возила и возног особља. Полазећи од тога, закључено је да се кроз јединствено и интегрално управљање системом јавног превоза, у оквиру модела јавно-приватног партнерства, може постићи виши ниво ефикасности, квалитета и економске одрживости услуге, уз очување доступности превоза за становништво на територији општине Велика Плана.

Додатно, предвиђа се да се кроз свеобухватну реорганизацију система омогући ефикасније функционисање превоза уз смањење укупног броја пређених километара, без умањења доступности услуге за кориснике. Оптимизацијом траса и редова вожње, као и увођењем нових, технички поузданијих и еколошки прихватљивијих возила, могуће је смањити оперативне трошкове, повећати поузданост и тачност полазака и унапредити укупни комфор



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

путника. Истовремено, боља организација рада и модернизација возног парка допринели би подизању стандарда квалитета услуге, већем задовољству корисника и дугорочној одрживости система јавног превоза на територији општине Велика Плана.

8.2 Разлози за давање концесије

Сврха примене ЈПП-а у делу друштвених и економских активности у подручју јавних инвестиција, била би ускладити однос трошкова јавних инвестиција с користима и квалитетом јавних услуга које се посредством тих инвестиција испоручују члановима друштва, тј. постићи највећу могућу вредност јавних услуга за новац који у буџет уплаћују порески обвезници.

Чланом 4. ставом 1. Закона о комуналним делатностима је одређено 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.

Ставом 3. истог члана одређено је да јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито: одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који подразумева нарочито: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга; развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга; сагласност са начелима одрживог развоја, која су дефинисана посебним законом који уређује одређену комуналну делатност; ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност и конкуренцију у обављању делатности.

Приликом израде Концесионог акта за поверавање обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана и изналажења оптималног модела сарадње са приватним партнером, руководило се следећим основним циљевима и потребама:

- **Обезбеђивање безбедног и контролисаног система јавног превоза**, с обзиром на тренутну неефикасност постојећег система наплате и контроле карата, као и честу појаву избегавања плаћања и отежане контроле;
- **Унапређење система наплате и контроле**, увођењем савремених и дигитализованих система за евиденцију и валидацију карата, што ће допринети транспарентности и повећању прихода од карата;
- **Обезбеђивање савременог и квалитетног система превоза**, кроз занављање и технолошко унапређење возног парка;



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

- **Заштита животне средине**, смањењем емисије штетних гасова и применом возила са високим еколошким стандардима;
- **Допринос реализацији Циљева одрживог развоја** (одрживи градови и заједнице, климатска акција и др.);
- **Смањење саобраћајних гужви**, кроз прелазак корисника са индивидуалног на јавни превоз;
- **Смањење буке у насељима**, елиминацијом старих и бучних возила из саобраћаја;
- **Повећање броја корисника јавног превоза**, подстицањем грађана да користе организовани и ефикасан систем превоза;
- **Повећање броја линија и оптимизација редова вожње**, ради боље покривености територије општине и лакше повезаности између насељених места;
- **Боља организација преседања**, увођењем координисаних веза између линија и успостављањем централних тачака за трансфер путника.

Ови циљеви представљају основу за унапређење јавног превоза и успостављање модерног, економичног и еколошки прихватљивог система који одговара потребама грађана и развоју општине.

Остали разлози се огледају у следећем:

- Смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- Повећање транспарентности преумеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- Одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- Смањење јавног дуга, итд...

Важно је напоменути да порески обвезници, када су у питању јавне инвестиције, не плаћају само цену изградње или опремања, већ пројекти јавно-приватног партнерства коштају онолико колико ће за њих платити у њиховом укупном животном веку (нпр. 15 и више година...).

Предност ЈПП у односу на традиционални модел набавке је то што код традиционалног модела почетно смањење вредности трошкова изградње или опремања може проузроковати веће трошкове у фази употребе, а о тим вредностима порески обвезници немају информацију.

Модел ЈПП са елементима концесије изискује сложен и свеобухватан приступ, односно израду различитих анализа попут економске и финансијске, анализе ризика, анализе заштите животне средине, итд., што у коначном исходу показује да ли је одређени пројекат исплатив и на колико година би га требало реализовати, што ће бити случај и са предметним пројектом у наставку. Узимајући у обзир искуства других градова и општина, поверавање делатности обављања превоза путника кроз модел ЈПП доводи до одличних резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Општине.

Предметни Концесиони акт подразумева да ће се пројекат реализовати у складу са чланом 10. ЗЈППК, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, које се заснива на јавном уговору којим се уређују права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, а у складу са одредбама ЗЈППК и одредбама посебних прописа којима се уређује област која је предмет ЈПП.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Циљ овог Концесионог акта јесте увођење савременог система превоза путника, односно поверавање обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника и то коришћењем возила нове генерације и унапређеној услузи превоза. Овакав систем уводи се са основним циљем да се усагласе жеље путника са ефикасним и економичним превозом.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

9. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама дефинисан је престанак јавно приватног партнерства и последице престанка на јавног и приватног партнера као и на делатност која је поверена Концесионим актом.

Осим престанка ЈПП-а испуњењем законских услова, јавни уговор може престати пре истека рока на који је закључен због пропуста приватног или јавног партнера, као и у другим случајевима прописаним законом или јавним уговором.

Превремени раскид јавног уговора са елементима концесије због пропуста приватног партнера дефинисан је у члану 54. ЗЈППК, у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) Ако концесионар у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;
- 2) Ако концесионар не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- 3) Ако концесионар не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;
- 4) Ако је концесионар дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;
- 5) Ако концесионар својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;
- 6) Ако концесионар обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;
- 7) Ако је концесионар 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.

Критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора се утврђују јавним уговором.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

У случају престанка јавног уговора, објекти који су под управљањем приватног партнера, а у власништву су јавног партнера, из оквира предмета ЈПП враћају се јавном партнеру на управљање у складу са одредбама јавног уговора, као и других уговора закључених од стране јавног партнера у вези са конкретним пројектом ЈПП.

Чланом 56. ЗЈППК јавни уговор може престати откупом предмета јавног уговора под условима предвиђеним јавним уговором, а изузетно, ако то налаже јавни интерес, откуп предмета јавног уговора може се вршити под условима и на начин утврђен прописима о експропријацији у ком случају приватни партнер има право на исплату пуне накнаде према тржишној вредности.

Јавни партнер може приватном партнеру одузети права установљена јавним уговором ако приватни партнер не извршава уговором преузете обавезе, из разлога јавне безбедности, као и у случају да се обављањем концесионе делатности угрожава животна средина и здравље људи, а мере предвиђене посебним прописима нису довољне да се то спречи, на начин и под условима утврђеним јавним уговором.

Уколико дође до прекида у пружању услуге превоза путника или она буде озбиљно угрожена из разлога који спадају у одговорност приватног партнера, Општина Велика Плана има право да, уз достављање обавештења, обезбеди другог превозника и да трошкове обрачуна Концесионару укључујући, али се не ограничавајући на уговорну казну у висини вредности трошкова које је Општина имала због обезбеђења комуналне услуге од стране другог превозника.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

10. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ

Животна средина је скуп природних и створених вредности чији комплексни међусобни односи чине окружење, односно простор и услове за живот. Заштита животне средине представља скуп активности и мера за спречавање загађења, смањивања и отклањања штете нанете животnoj средини и враћања живе и неживе природе у стање пре настанка штете. У систематском мониторингу праћења узајамног деловања ових процеса настаје велика количина нумеричких података и индикатора као репрезентативних вредности које су добијене из скупова тих података. Пример систематизовања индикатора приказом узајамног дејства људи и животне средине, којим се описује однос између узрока и последице проблема, развијен је од стране Европске агенције за животну средину (ЕЕА). Овај систем је познат као *DPSIR framework* (*D - Driving Forces, P – Pressures, S – State, I – Impact, R – Response*).

Циљеви заштите животне средине су:

- Очување и заштита здравља људи, целовитости, разноврсности и квалитета екосистема;
- Генофонда животињских и биљних врста;
- Плодности земљишта;
- Природних лепота и просторних вредности;
- Културне баштине и добара које је створио човек;
- Обезбеђење услова за ограничено, разумно и одрживо газдовање живом и неживом природом;
- Очување еколошке стабилности природе, количине и квалитета природних богатстава;
- Спречавање опасности и ризика по животну средину.

У неким земљама постоји пракса где се дан у години означаи као дан чистог ваздуха и тада се цела нација активира да учини нешто у циљу смањења штетних компонената. Светски дан чистог ваздуха обележава се 3. новембра, а овој акцији придружила се и Република Србија различитим пригодним манифестацијама. Заштита животне средине обухвата мере за: смањење буке, контроле воде, смањење штетних испусних гасова из индустријских постројења и промета, контролу квалитета прехранбених производа, забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

10.1 Утицај возила на животну средину

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у свим већим срединама. Посебну угроженост имају најоптерећеније



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

саобраћајнице које имају највећи пролазак аутобуса, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално гориво су: угљен моноксид, оксиди азота, угљо-водоници, сумпордиоксид, микро честице као и емисија угљен диоксида која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

Тешка теретна и путничка возила, као што су камиони и аутобуси, чине приближно 25% емисија CO₂ из друмског саобраћаја, што представља око 6% укупних емисија CO₂ у Европској унији. Ови подаци указују на значајну улогу модернизације возног парка и увођења еколошки ефикаснијих превозних средстава у смањењу укупног угљеничног отиска у сектору транспорта.¹

У земљама Европске уније се од августа 2019. године примењује Правилник о стандардима за емисије CO₂ за теретна возила. Овај правилник служи за регулисање стандарда за емисије CO₂ из теретних возила у Европској унији. Његова сврха је да постави циљеве и стандарде за смањење емисија CO₂ из возила која се региструју у одређеној календарској години. Ови стандарди имају за циљ да утичу на произвођаче возила да користе технологије које смањују емисије CO₂ и на тај начин допринесу смањењу укупних емисија штетних гасова и промовишу одрживији превоз у Европској унији.

Јасно је, из свега напред наведеног, да постоји потреба за увођењем виших стандарда мотора аутобуса који ће обављати превоз путника заснована на одредбама Закона о заштити животне средине као и Закона о управљању отпадом.

Коришћење услуга јавног аутобуског градског и приградског превоза само по себи има повољан утицај на животну средину јер утиче на смањење броја путничких аутомобила у саобраћају и самим тиме на смањење емисије штетних гасова. Подизање квалитета услуге јавног аутобуског градског и приградског превоза допринеће порасту корисника у категорији лица са нижим и средњим примањима која ће изабрати коришћење услуга јавног превоза као економичније средство превоза него коришћење сопствених путничких аутомобила. Како та лица обично располажу са возилима старије производње, која су изузетно неефикасна када је у питању емисија штетних гасова, намеће се јасан закључак да подизање квалитета јавног превоза има директан утицај на смањење емисије штетних гасова.

Реализација овог пројекта имаће и директне последице и са становишта смањења емисије штетних гасова од стране самог превозника. Градски и приградски превоз путника на територији општине Велика Плана тренутно се обавља аутобусима старије генерације, чија просечна старост износи 13 година, који задовољавају еуро норму ЕУРО4 и ЕУРО5, док се само део возног парка састоји од возила са ЕУРО6 моторима.

За Општину Велика Плана од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног јавног градског и приградског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет услова

¹ Европска комисија, *Смањење емисија CO₂ из тешких возила* (European Commission. Reducing CO₂ emissions from heavy-duty vehicles) https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_en
Европска агенција за заштиту животне средине, *Емисије гасова са ефектом стаклене баште из транспорта*, 2023 (European Environment Agency. Greenhouse gas emissions from transport) <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility/greenhouse-gas-emissions-from-transport>



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

рада. Наиме, квалитетном повезаношћу приградских насеља са градом, као и приградских насеља међусобно, линијама градског и приградског превоза омогућава се већа покретљивост радно способног становништва што ствара додатне погодности по питању упошљавања радне снаге.

10.2 Утицај на земљиште

Када су у питању физички утицаји на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), реализацијом пројекта неће доћи до њихове промене.

Неадекватно одлагање замењеног уља и пуњење резервоара аутобуса, може довести, услед просипања уља или горива до загађења земљишта.

Због комплексности садржаја пројекта могући су утицаји његовог функционисања на земљиште. Овај утицај се првенствено може јавити услед неадекватног одлагања комуналног отпада који се ствара због функционисања превоза.

Такође је неопходно у току функционисања пројекта сав комунални отпад уклањати у складу са законском регулативом.

10.3 Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује концесионар

Безбедност и здравље на раду подразумева остваривање услова рада у којима се предузимају одређене мере и активности у циљу заштите живота и здравља запослених и других лица који на то имају право. Интерес друштва, свих субјеката и сваког појединца је да се оствари највиши ниво безбедности и здравља на раду, да се нежељене последице као што су повреде на раду, професионалне болести и болести у вези са радом сведу на најмању могућу меру, односно да се остваре услови рада у којима би запослени имао осећај задовољства при обављању својих професионалних задатака.

У савременим условима заштита као друштвена делатност може се посматрати у ширем и ужем смислу. У ширем смислу она се обезбеђује законодавством о раду и социјалном осигурању које уређује права: на ограничено радно време, скраћено радно време, одморе и одсуства са рада, на зараду и друга примања, на безбедне услове рада и посебну заштиту жена, омладине и инвалида, на здравствену заштиту, на помоћи и накнаде, права за случај инвалидности и друга права којима се гарантује социјална и материјална сигурност за случај немогућности рада. У ужем смислу, под заштитом се подразумева предузимање свих мера и активности у циљу стварања безбедних услова рада и заштите здравља радника од ризика који се јављају у радној средини и на радном месту.

Будући превозник је у обавези да се придржава одредби закона којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и закона којим се уређује безбедност и здравље на раду.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

10.4 Потребни услови за несметано кретање лица са инвалидитетом

Приликом набавке возила, посебно је важно да сва возила имају омогућен приступ особама са инвалидитетом. Концесионар се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности. Такође, сва возила у оквиру возног парка морају имати најмање једно место резервисано за особе са инвалидитетом.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

11. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА

11.1 Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals)

Одрживи систем превоза путника омогућава лакши и ефикаснији приступ различитим областима живота, као што су образовање, здравствена заштита, послу и другим виталним услугама. Кроз већу мобилност људи, становништво има могућност да лакше путује до својих радних места, образовних институција или других дестинација, чиме се унапређује економски раст и социјална инклузија у локалној заједници. Осим тога, смањење загађења и емисија штетних гасова које пружа одрживи систем превоза доприноси очувању животне средине и стварању здравијег и одрживијег окружења за све становнике. Кроз успостављање одрживог система превоза путника, локална самоуправа ствара предуслове за достизање дугорочних циљева одрживог развоја, као што су смањење саобраћајне гужве, побољшање енергетске ефикасности и стварање одрживе мобилности као кључног елемента одрживог развоја заједнице.

Циљеви одрживог развоја јесу следећи:

1. **Свет без сиромаштва** – окончати сиромаштво свуда и у свим облицима;
2. **Свет без глади** – окончати глад, осигурати залихе хране, унапредити квалитет исхране и промовисати одрживу пољопривреду;
3. **Здравље и благостање** – промовисати здрав живот и добробит свих људи, свих животних доби;
4. **Квалитетно образовање** – осигурати инклузивно и равноправно квалитетно образовање и промовисати могућност учења током целог живота;
5. **Родна равноправност** – постићи родну равноправност и оснажити све жене и девојчице;
6. **Чиста вода и санитарни услови** – осигурати приступ питкој води за све, одрживо управљати водама и тако осигурати хигијенске услове за све;
7. **Приступачна енергија из чистих извора** – осигурати приступ поузданој, одрживој и савременој енергији, по приступачним ценама за све;
8. **Достојанствен рад и економски раст** – промовисати константан, инклузиван и одржив економски раст, пуну и продуктивну запосленост и достојанствен рад за све;
9. **Индустрија, иновације и инфраструктура** – изградити отпорну инфраструктуру, промовисати одрживу индустријализацију и подстицати иновативност;
10. **Смањење неједнакости** – смањити неједнакост унутар и између држава;
11. **Одрживи градови и заједнице** – учинити градове и људска насеља инклузивним, сигурним, отпорним и одрживим;
12. **Одговорна потрошња и производња** – осигурати моделе потрошње и производње;



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

13. **Очување климе** – предузети хитне акције у борби против климатских промена и њихових последица;
14. **Очување воденог света** – очувати и одрживо користити океане, мора и морске ресурсе за одрживи развој;
15. **Очување живота на земљи** – заштити, успоставити и промовисати одрживо коришћење копнених екосистема, одрживо управљати шумама, сузбити дезертификацију, зауставити и преокренути деградацију тла и спречити уништавање биолошке разноликости;
16. **Мир, правда и снажне институције** – промовисати мирољубива и инклузивна друштва за одрживи развој, осигурати приступ правди за све и изградити делотворне, одговорне и инклузивне институције на свим нивоима;
17. **Партнерством до циљева** – ојачати средства имплементације и учврстити глобално партнерство за одрживи развој.

Илустрација : Циљеви одрживог развоја (Sustainable Development Goals)



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Одрживи систем јавног превоза путника је у складу са следећим циљевима одрживог развоја:

2 – Свет без глади – одрживи систем јавног аутобуског превоза, у контексту овог циља, омогућава људима да лакше дођу до места где могу купити храну и обезбедити адекватну исхрану за себе и своје породице. Јавни аутобуси превоз побољшава приступ становништву пијацама и на тај начин помаже локалним пољопривредницима да лакше пласирају своје производе на тржишту и купцима да себи обезбеде свеже и локално произведене намирнице.

3 – Здравље и благостање - Пружање приступачног, безбедног и еколошки прихватљивог превоза доприноси физичком и психичком здрављу путника, утиче на смањење загађења ваздуха и смањење саобраћајних несрећа. Смањење емисије штетних гасова и загађивача у ваздуху може значајно смањити негативан утицај на квалитет ваздуха и спречити ризик од респираторних и других здравствених проблема код људи- ово се остварује коришћењем еколошки чистих аутобуса најновијег емисионог стандарда. Одржив систем јавног аутобуског превоза путника треба да пружи безбедан, удобан и доступан превоз свима. Такође, брзе и ефикасне услуге превоза смањују време путовања и стрес, што је позитивно за психичко здравље путника. Уз адекватне мере безбедности у јавном аутобуском превозу путника може се смањити број саобраћајних несрећа и повреда, доприносећи општем здрављу и благостању.

4 – Квалитетно образовање - Циљ одрживог развоја "Квалитетно образовање" у контексту одрживог система јавног аутобуског превоза путника предвиђа обезбеђивање превоза ученицима до школе. Одрживи јавни аутобуски превоз треба да обезбеди добру повезаност између образовних институција и насељених подручја. Редовне и поуздане линије јавног аутобуског превоза омогућавају ученицима, наставном особљу и осталим запосленима лак и ефикасан приступ образовним институцијама.

5 – Родна равноправност – Циљ да се осигура прилагођеност и равноправност за све полове у оквиру превозног система. То подразумева омогућавање женама да се запосле као возачи у оквиру јавног превоза и да им се пружи потребна обука и подршка. Ова мера промовише равноправност и уклања стереотипе о томе који посао је прикладан за жене, отварајући нове могућности за професионални развој и економску независност.

8 – Достојанствен рад и економски раст - обухвата постизање пристојних и достојних услова рада за раднике у сектору јавног аутобуског превоза и промовисање економског раста. Одрживи јавни превоз може потпомоћи економски раст и стварање нових радних места. Улагање у модернизацију и проширење превозне инфраструктуре, развој нових линија и услуга, као и примена нових технологија у сектору превоза може допринети побољшању ефикасности и конкурентности. Ово може створити нове могућности за запошљавање и утицати на привредни раст. Одрживи јавни аутобуски превоз треба да пружи пристојне услове рада за све раднике у том сектору. Ово укључује поштовање права радника, осигурање безбедности и заштите на раду, осигурање адекватне зараде, поштовање радног времена и услова рада. Такви услови омогућавају достојанствен рад и подстичу равноправност радника у сектору превоза.

9 – Индустрија, иновације и инфраструктура - подразумева унапређење и модернизацију инфраструктуре, интеграцију иновативних решења и употребу нових технологија



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

у сектору јавног превоза. Овај циљ се постиже улагањем у нову инфраструктуру, као што су нови аутобуси, и применом иновација које користе најновије технологије. Употреба система електронске наплате карата може олакшати плаћање карата.

10 – Одрживи градови и заједнице - Одрживи јавни превоз може смањити број приватних возила на путевима што доводи до смањења емисија штетних гасова и смањења загађења ваздуха, што значајно доприноси бољем квалитету живота у граду и заштити животне средине. Добро планиране мреже превоза и приступачне станице могу повећати привлачност за живот и пословање у одређеним деловима града, што доприноси равномерном развоју града.

13 – Очување климе - одрживи јавни превоз има за циљ смањење емисија штетних гасова и утицаја на климатске промене. Превоз је одговоран за значајан део емисија које утичу на глобално загревање и загађење ваздуха, а одрживи јавни превоз може допринети остваривању овог циља. Промовише се употреба енергетски ефикасних возила и система што смањује емисије штетних гасова, као што су угљени диоксид (CO₂), азотни оксиди (NOx) и друге честице.

17 – Партнерством до циљева - подразумева удруживање снага из различитих сектора, укључујући јавни и приватни сектор због остваривања заједничких циљева одрживог развоја у контексту јавног превоза. Концесионар може играти важну улогу у инвестирању у нову инфраструктуру или модернизацију постојеће инфраструктуре јавног превоза. Ово може укључивати изградњу нових станица, као и набавку еколошки прихватљивих возила. Приватно партнерство омогућава обједињавање финансијских средстава и експертизе из различитих извора.

Највиши приоритет за одрживи превоз путника је да се успостави нова технологија која ће унапредити чиста горива и чисте енергије. Нове технологије које ће позитивно утицати на животну средину су императив због све већих здравствених и климатских изазова.

Остваривање Циљева одрживог развоја зависи од одлучних и иновативних решења ка одрживом превозу, уз амбициозне акције влада и предузећа. Сектор превоза је велик, разноврсан и сложен, а инфраструктурне одлуке и инвестиције имају посебно дуг животни век.

Одрживи систем јавног превоза путника покреће развој, повезује људе и локалне заједнице са светом, гради тржишта и олакшава трговину и од суштинског је значаја за задовољавање потреба људи у свом личном и економском животу, уз поштовање способности будућих генерација да задовоље своје потребе.

Постизање Циљева одрживог развоја подразумева напредак у области одрживог јавног превоза путника аутобусом. Глобални напредак у смислу смањења емисије гасова са ефектом стаклене баште не може бити остварен без одлучујућих мера у области одрживог јавног превоза аутобусом, а државе не могу обезбедити сигурност хране или здравствену заштиту без поузданих и одрживих система превоза који подржавају ове напретке. Постизање Циљева одрживог развоја ће омогућити младима да похађају школу коју желе, женској популацији да имају сигурне могућности за запошљавање, старијим грађанима и особама са инвалидитетом



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

да одрже своју независност и достојанство уз безбедан јавни аутобуски превоз који је сигуран, приступачан, ефикасан, отпоран и који утиче на смањење емисије угљен-диоксида.

11.1.1 СИГУРАН јавни градски и приградски превоз путника

Стопа угрожености на путу у данашње време је изузетно велика, а сигурност јавног аутобуског градског и приградског превоза игра кључну улогу у смањењу тог ризика и заштити путника од потенцијалних незгода и несрећа.

Неопходно је да се створе услови за уредно и безбедно функционисање сложеног система превоза путника и припреме човека како би могао да изађе на крај са својом околином у саобраћају.

Возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника треба да буду безбедна, чиста и одржива на дужи временски период. Кроз побољшање безбедности на путевима, смањење загађења и редукцију емисије угљен-диоксида у нашој земљи, постиже се сигуран и одржив јавни градски и приградски превоз путника.

11.1.2 ПРИСТУПАЧАН јавни градски и приградски превоз путника

Јавни градски и приградски превоз представља једну од кључних карика у ланцу кретања људи, па је значајна пажња посвећена обезбеђивању приступачног јавног (спољашњег) окружења. На тај начин створене су могућности да људи различитих способности приступе одговарајућим системима превоза – односно, створени су неки од основних предуслова за социјалну инклузију.

Превозник има обавезу да обезбеди приступачан јавни превоз за све путнике, без обзира на њихове способности или године старости. То подразумева да сви путници имају једнаке могућности да самостално користе возила јавног превоза и услуга превоза. То је нарочито значајно за групе корисника с израженом отежаном мобилношћу и/или комуникацијом, будући да због евентуалне неприлагођености система јавног превоза они могу бити искључени из саобраћаја.

Услуге у јавном градском и приградском превозу путника треба да буду универзалне и осмишљене тако да свако може самостално да разуме и користи информације о куповини карата или реализацији превоза (укључујући и особе с оштећењем вида и/или слуха, туристе који не говоре локални језик...).

11.1.3 ЕФИКАСАН јавни градски и приградски превоз путника

Глобалне климатске промене представљају све већи изазов данашњице, због чега је у Европи и свету императив достизање циљева одрживог развоја. Један од главних принципа за достизање ових циљева јесте и обезбеђивање ефикасног превоза путника у локалним самоуправама. Ефикасан систем јавног градског и приградског превоза путника јесте онај који утиче на смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште и који је енергетски ефикасан.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Овакав јавни градски и приградски превоз путника побољшава квалитет ваздуха и доприноси смањењу глобалног загревања. Превоз путника може бити ефикасан уколико је:

- **Еколошки прихватљив** – јавни градски и приградски превоз путника аутобусом би требало да смањује емисије гасова са ефектом стаклене баште, како би допринео борби против климатских промена и побољшању квалитета ваздуха. Ово се може постићи коришћењем возила која су мање загађујућа, као и коришћењем обновљивих извора енергије;
- **Економски приступачан** – смањењем цена карата и увођењем посебних цена за посебне категорије становништва, као што су студенти, пензионери и незапослени, омогућава већем броју људи да користи јавни превоз;
- **Повезан** – јавни градски и приградски превоз треба да буде добро повезан, како унутар општине, тако и са другим градовима и регионима што повећава могућност путницима за коришћење јавног превоза уместо аутомобила;
- **Доступан** – превоз треба да буде доступан свима, укључујући особе са инвалидитетом и старије особе. То значи да возила треба да имају прилазне рампе, сигурносне појасеве и другу опрему која омогућава путницима да лако и безбедно уђу и изађу из возила. Путници треба да имају и приступ информацијама о возном реду, ценама карата и другим информацијама о систему јавног превоза које треба да буду лако разумљиве и доступне. Возила треба да долазе у редовним временским интервалима како би путници могли да планирају своје путовање и не губе време на чекање;
- **Социјално инклузиван** – да омогући приступ образовању, здравственим установама, радним местима и другим важним локацијама. То се може постићи успостављањем цена карата за све, као и коришћењем возила која су доступна у руралним и сиромашнијим подручјима.

11.1.4 ОТПОРАН јавни градски и приградски превоз путника

Отпоран систем јавног градског и приградског превоза путника у складу са циљевима одрживог развоја јесте онај који је у стању да се прилагоди променама које могу настати услед климатских поремећаја, природних катастрофа или других екстремних догађаја. Да би систем био отпоран, потребно је да се развију стратегије за управљање ризицима, које ће осигурати да систем и даље функционише у случају непредвиђених догађаја. На пример, ако се због поплава затворе неке саобраћајне руте, отпорни систем јавног превоза треба да има планове алтернативних рута и превозних средстава који се могу користити у таквим ситуацијама.

Један од начина да за повећање отпорности јавног превоза путника јесте да се успостави коришћење различитих технологија за превоз. На пример, коришћење обновљивих извора енергије, као што су соларни панели или паметна LED технологија, може помоћи да се смањи зависност од једног облика превоза и извора енергије.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

У случају природних катастрофа или других ванредних ситуација, важно је да систем јавног превоза буде у могућности да брзо реагује и пружи помоћ људима који су погођени. Ово се може постићи развојем система за хитне случајеве, који ће осигурати да се возила преусмере тамо где су најпотребнија.

Укратко, отпоран систем јавног градског и приградског превоза путника у складу са циљевима одрживог развоја треба да буде у стању да се прилагоди непредвиђеним ситуацијама, да користи различите технологије за превоз и да буде у стању да брзо реагује у случају природних катастрофа или других ванредних ситуација.

11.1.5 Јавни градски и приградски превоз путника аутобусом који утиче на смањење емисије угљен-диоксида и доприноси заштити животне средине

Јавни превоз утиче не само на повезаност насеља и квалитет живота становништва, већ и на очување животне средине. Индустриска револуција и нагла експанзија коришћења фосилних горива довели су до повећаног присуства гасова са ефектом стаклене баште у атмосфери, што условљава глобално загревање и климатске промене. У том контексту, јавни градски и приградски превоз представља један од кључних инструмената за промовисање одрживе мобилности.

Организованим превозом омогућава се да једно возило превози већи број путника, чиме се смањује број индивидуалних аутомобила на путевима, смањују се саобраћајне гужве и емисија угљен-диоксида, као и других штетних гасова. На овај начин јавни превоз директно доприноси унапређењу квалитета ваздуха и здравијем окружењу.

Управо зато је у оквиру овог концесионог акта предвиђена набавка нових аутобуса који задовољавају највише европске еколошке стандарде. Возила која испуњавају ЕУРО 6 емисиони стандард убрајају се међу најчистије у историји јавног превоза. Њиховом применом значајно се смањује емисија азотних оксида (NOx), чврстих честица чађи, угљен-моноксида (CO) и незапаљених угљоводоника (HC).

Увођењем ових возила у систем јавног превоза општине Велика Плана:

- постиже се значајно смањење укупне емисије штетних гасова,
- унапређује се квалитет ваздуха и утицај на здравље становништва,
- уводи се ефикаснији, поузданији и еколошки прихватљивији систем превоза,
- остварује се усклађеност са савременим европским трендовима у области одрживе мобилности.

На овај начин, јавно-приватно партнерство доприноси не само економичности и квалитету услуге, већ и дугорочној заштити животне средине и климатској одрживости општине Велика Плана.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

12. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS

Пет исхода који се наводе у Евалуационој Методологији као основни за достизање циљева одрживог развоја кроз имплементацију ЈПП пројеката, а који ће бити разматрани у предметном пројекту, јесу:

1. Приступ и правичност
2. Економска ефикасност и фискална одрживост
3. Одрживост животне средине и отпорност
4. Репликабилност и
5. Укључивање заинтересованих страна.

Документ PIERS има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменути циљеви одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена.

12.1 Приступ и правичност

Правичност у смислу пројеката јавно-приватног партнерства може се дефинисати као једнак приступ инфраструктури, услугама и резултатима пројеката јавно-приватног партнерства свих заинтересованих страна. Због тога је потребно да све заинтересоване стране имају приступ наведеним резултатима пројекта на једнак, а самим тим и правичан начин, при чему се не смеју занемарити економски угрожене особе и особе које пате од социјалне искључености.

Основни исходи наведених пројеката, у смислу приступа и једнакости, морају бити обезбеђивање основне услуге што је у овом случају превоз путника, унапређивање приступачности услугама превоза, унапређивање једнакости и задовољавање социјалне правде, обезбеђивање приступа и правичности дугорочно, као и ублажавање физичког и економског расељавања становништва које може настати због недовољно развијених услуга превоза.

Ако се наведени пројекат посматра у смислу обезбеђивања основних услуга, онда пројекат треба да идентификује и узима у обзир стварне потребе људи у односу на њихову економску и социјалну ситуацију утврђену кроз процес ангажовања заинтересованих страна, као и да на организован начин доприноси проширењу и побољшању основних услуга. Ниво услуге који пројекат мора да задовољи подразумева доступност коришћења резултата пројекта од стране свих заинтересованих корисника укључујући и оне најрањивије и оне у неповољном



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

положају у друштву. Због тога морају да постоје планови којима ће се пратити и регулисати текућа ефикасност мера приступачности које је пројекат поставио.

Неке од основних компоненти које треба узети у обзир приликом анализе приступачности су:

- 1) Линијска покривеност – путници би требало да имају могућност путовања од одређеног полазишта до одређеног одредишта;
- 2) Просторна покривеност – путници би требало да имају приступ услузи недалеко од свог дома;
- 3) Временска покривеност – услуга треба да буде доступна у тренутку када је то корисницима потребно;
- 4) Удобност превоза.

Пројекат за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана довео би до повећања приступа становништва основним услугама јер би становништво у приградским насељима имало олакшан приступ градском насељу и тржишту. Овај пројекат допринео би смањењу трајних миграција из руралних у урбане средине и тако повећао вредности удаљених локација које ће бити добро повезане са осталим крајевима.

Ова врста одрживог превоза путника омогућава грађанима да превазиђу сиромаштво и социјалну искљученост, повезујући Велика Плана са остатком региона, обезбеђујући безбедност и олакшан приступ установама здравствене заштите, омогућавајући младима да похађају школу, становницима одлазак до радног места, као и особама са инвалидитетом и старијима приступ основним потребама.

Превоз путника није циљ сам по себи, већ средство које дозвољава људима да приступе свему што им је потребно: пословима, тржиштима и робама, друштвеној интеракцији, образовању, храни, здравственој заштити, безбедним заједницама и простору и читавом низу других услуга које доприносе здравом и испуњеном животу и могућностима за одржив економски развој. Становници општине Велике Плана имали би приступ поменутиим услугама без других путовања и уз комфоран и сигуран превоз.

12.2 Економска ефикасност и фискална одрживост

Економска ефикасност и фискална одрживост односи се на допринос пројекта јавно-приватног партнерства привредном расту и увећању животног стандарда становништва. Због тога је значајно посматрати способност пројекта да ефикасно користи ограничене економске ресурсе, на одрживи начин, без угрожавања могућности да будуће генерације становништва имају барем подједнак приступ економским ресурсима.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Јавни градски и приградски превоз путника аутобусом игра кључну улогу у унапређењу економске ефикасности и обезбеђивању фискалне одрживости у некој регији или земљи. Неке од кључних тачака које истичу однос између јавног аутобуског превоза, економске ефикасности и фискалне одрживости су:

1. Економска продуктивност: Јавни превозни системи унапређују економску продуктивност пружајући ефикасне и поуздане опције превоза за раднике, студенте, предузећа и слично. Смањују саобраћајну гужву на путевима, што доводи до краћих времена путовања, веће доступности и побољшане ефикасности тржишта рада. То даље подстиче економски раст и омогућава боље коришћење ресурса.
2. Уштеда трошкова: Јавни превоз пружа уштеде трошкова појединцима, коришћење јавног превоза може бити јефтиније од поседовања и одржавања приватног возила, посебно у урбаним подручјима где су високи трошкови паркирања и цене горива. То појединцима омогућава да расподеле своје ресурсе на друге основне потребе, попут становања, образовања или разоноде.
3. Еколошке користи: Јавни превоз помаже смањењу емисија CO₂ и промовише еколошку одрживост. Подстицањем људи да користе јавни превоз уместо приватних аутомобила, смањује се загађење ваздуха и зависност од фосилних горива. То има позитиван дугорочни утицај на јавно здравље, смањује трошкове здравствене заштите повезане са болестима узрокованима загађењем и доприноси постизању циљева заштите животне средине, попут смањења емисија гасова стаклене баште.
4. Друштвена инклузија: Јавни превоз има важну улогу у промовисању друштвене инклузије пружањем приступачних опција мобилности за особе које не могу да приуште приватна возила. Осигурава приступ радним местима, образовању, здравственим услугама и другим основним услугама, посебно за људе са ниским примањима, старије особе и особе са инвалидитетом. Повезивањем људи са различитим деловима града или регије, јавни превоз побољшава друштвену кохезију и смањује неједнакост.
5. Економски развој и привлачење инвестиција: Добро осмишљени и ефикасно управљани системи јавног превоза могу привући предузећа и инвестиције. Приступачна и поуздана инфраструктура јавног превоза важан је фактор који компаније узимају у обзир приликом одлучивања да успоставе или прошире своје пословање у одређеној регији. Флексибилна мрежа јавног превоза може побољшати привлачност града као пословног центра, подстакнути отварање радних места и покренути економски развој.
6. Ефикасност трошкова: Јавни превоз, када је ефикасно планиран и управљан, може остварити економије обима и ефикасност трошкова. Системи јавног превоза могу превести већи број људи користећи мање ресурса у поређењу са индивидуалним вожњама аутомобилом. То помаже оптимизацији расподеле ресурса, смањује трошкове гужви и побољшава укупну ефикасност превоза.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Да би се обезбедила фискална одрживост, кључно је постићи равнотежу између извора финансирања (попут јавно-приватних партнерстава) и оперативних трошкова. Ефикасно планирање, ефективно управљање и континуирана улагања у инфраструктуру и одржавање такође су кључни за дугорочну фискалну одрживост система јавног превоза.

Неки од основних критеријума за процену учинка пројекта у односу на исход економске ефикасности и фискалне одрживости су:

- 1) Избегавање корупције и подстицање транспарентне набавке – Корупција може значајно угрозити економску ефикасност и фискалну одрживост пројекта. Процес набавке треба бити транспарентан, конкурентан и поштен, како би се избегла корупција и како би се средства ефикасно утрошила. Усвајања пројекта и уговора јавно-приватног партнерства извршавају се у складу са законом и потпуно транспарентно. Пројекат се додељује транспарентно на отвореном и транспарентном поступку. Ефекат ЈПП је резултат структурираног преговарачког процеса који резултира уравнотеженим уговором (на основу шаблона уговора укљученог у тендерску документацију). Поступак јавно-приватног партнерства је транспарентан јер се ослања на законски оквир који поставља услове за спровођење ЈПП пројекта, укључујући захтеве за транспарентност и јавну одговорност. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама дефинише поступке, услове и начела ЈПП-а, укључујући захтеве за транспарентност. У процесу ЈПП-а, јавни партнер је обавезан да транспарентно објави све релевантне информације у вези са пројектом. То може укључити објављивање јавних позива, конкурсне документације, процену изводљивости, извештаја о пројекту и уговора са приватним партнером. Ови документи пружају информације о свим аспектима пројекта, укључујући финансијске детаље, услове и обавезе свих страна укључених у ЈПП. Поступак ЈПП почиње тако што јавни партнер донесе одлуку о покретању поступка, затим започиње са припремом нацрта предлога пројекта ЈПП и именује стручни тим за израду конкурсне документације који врши процену вредности концесије, израђује студију оправданости давања концесије и предузимање свих осталих радњи које претходе поступку давања концесије. На основу горе наведених радњи израђује се предлог концесионог акта који се доставља Комисији за јавно-приватно партнерство, која доноси оцену и мишљење да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП са елементима концесије и да ли је у складу са ЗППК. Након што је Комисија донела мишљење, Јавно тело предлог концесионог акта подноси скупштини јединице локалне самоуправе ради усвајања. Након усвојеног концесионог акта, Јавно тело расписује поступак јавне набавке на Порталу јавних набавки. Поступак се спроводи у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и Законом о јавним набавкама. Понуђачи могу предати понуде најкасније до истека рока предвиђеног за подношење понуда. Након стручне оцене понуда, Јавно тело доноси одлуку о избору најповољнијег понуђача (приватног партнера), са којим ће јавни партнер закључити јавни уговор. То је уговор о јавно-приватном партнерству са елементима концесије, закључен у писаном облику између јавног и приватног партнера, којим се у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства, којим се уређују међусобна права и обавезе уговорних страна. Јавни уговор се уписује у Регистар јавних уговора, јединствену електронску базу података која служи



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

за евидентирање и праћење реализације јавних уговора који се, у складу са ЗППК, спроводе на територији Републике Србије.

- 2) Максимизирање економске одрживости и фискалне одрживости – Пројекат треба да буде економски оправдан и да буде у складу са фискалним могућностима. Када локалне самоуправе имају мањак средстава у буџету и не могу себи приуштити да се задужују, укључивање приватног капитала може представљати најбоље решење. Приватни капитал може осигурати неопходна финансијска средства за инфраструктурне пројекте, чиме се локалне самоуправе ослобађају од великог финансијског оптерећења.
- 3) Максимизирање дугорочне финансијске одрживости – Пројекат треба да буде пројектован и управљан тако да има дугорочну финансијску одрживост. Овај аспект укључује процену трошкова и прихода пројекта, као и његову способност да генерише приходе који могу подржати његову одрживост на дужи рок. Према члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама рок на који се закључује јавни уговор одређује се 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. Рок из овог члана 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.
- 4) Повећање запошљавања и економских могућности – Пројекат треба да има потенцијал да повећа запошљавање и економске могућности у локалној заједници. Ово може укључивати отварање нових радних места, стимулисање локалне економије и подизање животног стандарда заједнице.

12.3 Одрживост животне средине и отпорност

Одрживост животне средине односи се на заштиту и очување планете и представља основни захтев одрживости. Деловање у циљу очувања биодиверзитета и борбе против климатских промена и њених утицаја саставни су део успешне имплементације циљева одрживог развоја.

Еколошка одрживост и отпорност значајни су аспекти у контексту јавног превоза путника. Док се свет сусреће са изазовима климатских промена и потребом да се смање емисије гасова, сектор транспорта, укључујући јавни превоз, игра значајну улогу у стварању одрживије будућности. Прелазак јавног превоза на возила која су у складу са вишим европским стандардом емисије издувних гасова у односу на тренутно постојећа возила, значајан је корак у смањењу емисија угљен-диоксида. Успостављање ефикасног јавног превоза путника који минимизира утрошак енергије и максимизира доступност такође је од великог значаја. Примена енергетски ефикасних технологија и интелигентних система може унапредити одрживост јавног превоза. Увођење LED осветљења у возила и превозне објекте може смањити утрошак енергије. Јавни



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

превозни системи морају бити отпорни на изазове климатских промена, као што су екстремни временски услови.

Коришћење јавног градског и приградског превоза путника савременим возилима, смањује број возила на путевима, те доприноси смањењу издувних гасова.

Следећи критеријуми су идентификовани за процену учинка пројекта у односу на одрживост животне средине и отпорност исхода, а потребно је да се обухвате у процени утицаја на животну средину и друштво:

- 1) Смањити емисије гасова стаклене баште и побољшати енергетску ефикасност;
- 2) Смањити отпад и обновити деградирано земљиште;
- 3) Проценити ризик и припремити се за управљање катастрофама.

Набавком возила ЕУРО6 класе смањиће се емисија азотних оксида до 70%, као и емисија угљен-диоксида, због чега ће Велика Плана бити еколошки чистија и здравија средина.

Концесиони акт има важну карактеристику која се односи на одрживост и развој система јавног превоза путника, обезбеђујући путницима да се возе сигурним и ефикасним аутобусима.

Током реализације пројекта потребно је израчунавати годишње емисије гасова са ефектом стаклене баште и идентификовати стратегије за смањење или надокнађивање емисија гасова стаклене баште у поређењу са глобалним нормама или широко признатим индустријским стандардима.

Циркуларна економија је стратешки концепт за зелену транзицију Републике Србије, која је последњих година постављена високо на лествици приоритета за развој нашег друштва. Зелена транзиција је процес који подразумева економску, енергетску и инвестициону транзицију, које су засноване на одрживом коришћењу ресурса и енергије, смањењу негативног утицаја на животну средину, примени иновација и дигиталних алата, знању, додатној вредности и већој конкурентности привреде.

Циркуларна економија је економски модел који се фокусира на смањење отпада, обнову ресурса и промовисање поновне употребе материјала. То се постиже кроз стратегије попут рециклирања, обнове, дељења, поправке и поновне употребе. Циљ је постићи одрживост, смањити негативан утицај на околину и створити економски систем који је мање зависан од ограничених ресурса.

Рециклирање или поновна употреба материјала и компоненти возила смањује отпад, штеди ресурсе и смањује потребу за производњом нових материјала, што има позитиван утицај на околину, квалитет живота заједнице и дугорочну одрживост јавног превоза.

Концесионар дужан је да припреми оперативни план управљања отпадом, који се бави смањењем отпада током животног века пројекта. Наведени пројекат ће смањити стварање отпада по јединици производње или услуге годишње у поређењу са националном индустријском нормом.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Након одлагања, материјали се поново употребљавају и рециклирају на одговарајући начин. На пример, у области јавног превоза путника, замењени делови аутобуса се могу рециклирати како би се поновно употребили у производњи нових делова или других производа. Поступци рециклирања материјала су усклађени са Законом 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), прописаним стандардима заштите животне средине и спроводе се путем регистрованих рециклажних процеса.

Одлагање отпада у области јавног превоза путника спроводи се у складу са Законом о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36/2009, 88/2010, 14/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023). Отпад се правилно сортира и одваја према врсти, у складу са прописаним смерницама и прописима. Постоје различите мере за одлагање отпада, укључујући рециклажу, компостирање, депоније које задовољавају стандарде заштите животне средине и друге методе. Опасан отпад који се производи у свакодневном раду третира се уз сарадњу са лиценцираним привредним друштвима за откуп и третман опасног отпада.

Од опасних отпада генеришу се: отпадне батерије и акумулатори, отпадно моторно уље, отпадне науљане крпе, док се од неопасних отпада генеришу се: отпадне гуме, отпади од вожња.

12.4 Репликабилност

Репликовање у јавном превозу односи се на могућност репродукције или понављања успешних система или иницијатива на различитим локацијама или контекстима. То подразумева имплементацију доказаних стратегија, технологија или политика са једног места на друго како би се постигли слични позитивни резултати.

Репликовање је важан концепт у јавном превозу јер омогућава пренос знања, најбољих пракси и научених лекција са успешних пројеката на друге области које могу имати користи од сличних решења. Репликовањем успешних модела, градови и региони могу избећи поновно смишљање система и убрзати имплементацију ефикасних система јавног превоза.

Ево неколико кључних аспеката који се односе на репликовање у јавном аутобуском превозу:

1. Преносивост стратегија: Успешне стратегије и приступи имплементирани у једној локалној самоуправи често се могу пренети на друге локације. На пример, уколико локална самоуправа успешно имплементира програм комуналне делатности превоза путника, други градови могу репликовати исти модел прилагођавајући га локалном контексту, као што су прилагођавање броја станица или узимање у обзир специфичних инфраструктурних захтева.
2. Репликовање технологије: Напредак технологије омогућава репликовање система јавног превоза. Иновације попут бесконтактних плаћања, система за информисање



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

путника у реалном времену могу се лако репликовати у различитим градовима, под условом да су доступни неопходна инфраструктура и ресурси.

3. Репликовање политика: Владе и саобраћајне агенције могу репликовати успешне политике и прописе који су се показали ефикасним у унапређењу јавног превоза. На пример, политике које се односе на посвећене траке за аутобусе, наплату гужви или подстицаје за коришћење јавног превоза могу се репликовати и прилагодити потребама различитих градова.
4. Дељење знања и сарадња: Сарадња и дељење знања између различитих заинтересованих страна, укључујући градове, саобраћајне агенције, стручњаке из индустрије и истраживаче, има кључну улогу у репликовању успешних иницијатива јавног превоза. Платформе за дељење најбољих пракси, конференције и мреже могу олакшати ширење знања и промовисати репликовање.
5. Прилагођавање локалном контексту: Иако је репликовање усмерено на усвајање успешних модела, такође је важно узети у обзир јединствене карактеристике и изазове сваке локације. Иницијативе јавног превоза требају бити прилагођене специфичним потребама, демографији и инфраструктури одређеног града или региона.

Репликовање у јавном превозу може допринети одрживој мобилности, смањењу саобраћајних гужви, побољшању квалитета ваздуха и повећаном приступу опцијама превоза. Учећи из успешних пројеката и имплементирајући доказана решења, градови могу напредовати ка ефикаснијим, приступачнијим и еколошки прихватљивим системима јавног превоза.

12.5 Укључивање заинтересованих страна

Укључивање заинтересованих страна у систем јавног превоза кључни је елемент успешног планирања, имплементације и управљања овом комуналном делатношћу. Заинтересоване стране укључују широки спектар људи и организација које директно или индиректно имају утицај на јавни превоз.

Неки од кључних актера укључени у јавни превоз могу бити:

1. Путници: Путници су главни корисници јавног превоза и њихов глас је од велике важности. Укључивање путника у процесе одлучивања може се остварити путем анкета, фокус група, јавних састанака или електронске комуникације. Ово омогућава путницима да изразе своје потребе, притужбе и предлоге за унапређење система јавног превоза.
2. Локална заједница: Локална заједница, укључујући становнике, локалне организације и пословне субјекте, такође је важан актер у јавном превозу. Консултације са локалном заједницом могу помоћи у идентификацији кључних



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

проблема, потреба и приоритета. Ово може укључивати јавне расправе, састанке са локалним саветима или радионицама са заинтересованим групама.

3. Власти и регулаторна тела: Локалне власти и регулаторна тела имају кључну улогу у управљању јавним превозом. Они су одговорни за доношење политика, финансирање, планирање и надзор над системом јавног превоза. Укључивање ових актера у процесе одлучивања може осигурати усклађеност са политикама и прописима, као и пружити подршку у ресурсима и инфраструктури.
4. Концесионар (превозник): Концесионар је одговорни за пружање услуга јавног превоза. Укључивање оператера у процесе одлучивања омогућава размену информација, идентификацију изазова и проналажење решења. То може обухватати редовне састанке, радне групе или консултације приликом развоја нових рута, тарифа или унапређења услуга.
5. Стручњаци и консултанти: Стручњаци и консултанти са релевантним знањем и искуством могу пружити драгоцену подршку у процесима планирања и управљања јавним превозом. Њихово укључивање може помоћи у анализи података, процени перформанси система, пружању техничке експертизе и предлагању иновативних решења.
6. Организације цивилног друштва - Организације цивилног друштва (ОЦД) јесу добровољни облици организовања грађана, чији је циљ заштита интереса одређене групе грађана или друштва у целини и које нису део структурне власти. Приликом припреме пројекта ЈПП, ОЦД могу истраживати ефекте спровођења ЈПП у јединицама локалне самоуправе, са акцентом на начин и квалитет пружања услуга, подношењем захтева за приступ информацијама од јавног значаја, анкетирањем грађана и интервјуима са представницима релевантних субјеката.

Оно што је од великог значаја јесте и могућност ОЦД, као неутралног, неполитичког тела да информиса грађане о пројектима ЈПП, као и о налазима у вези са спровођењем ових пројеката у ЈЛС, да успоставе сарадњу са организацијама цивилног друштва које су активне у области борбе против корупције, као и да промовишу транспарентност и партиципативности на целој територији Србије са организацијама које су активне у својим локалним заједницама. Ова сарадња треба да се заснива на принципима развијања капацитета локалних организација цивилног друштва за праћење пројеката ЈПП и заговарању транспарентности свих фаза – припреме, спровођења и надзора над спровођењем ових пројеката.

Укључивање ових актера у процесе одлучивања око јавног превоза може помоћи у стварању инклузивног, ефикасног и одрживог система. Кроз активну комуникацију, сарадњу и партиципацију свих релевантних страна, могу се постићи бољи резултати у пружању услуга јавног градског и приградског превоза на територији општине Велика Плана које задовољавају потребе шире заједнице.

Идентификована су следећа четири критеријума за процену учинка пројекта у односу на исход ангажовања заинтересованих страна:



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

1. План за ангажовање заинтересованих страна и учешће јавности,
2. Максимално повећати ангажовање заинтересованих страна и учешће јавности,
3. Обезбедити транспарентне и квалитетне информације о пројекту и
4. Управљати јавним повратним информацијама крајњих корисника.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана подразумева да су повратне информације заинтересованих страна прилагођене пројектним плановима, дизајну, процесима или су утицале на доношење одлука и да се повратне информације заинтересованих страна третирају поштено и правично, у складу са принципима социјалне еколошке правде. Релевантне информације о пројекту које се односе на ЈПП за резултате циљева одрживог развоја биће доступне свим странама, укључујући чланове јавности и пружаће се на транспарентан, благовремен, разумљив и приступачан начин.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

13. БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза на територији Општине Велика Плана реализоваће се као уговорно ЈПП са елементима концесије. Овакав модел подразумева следеће обавезе и активности:

1. Концесионар врши превоз по одређеним условима, са задатим линијама и одговоран је за квалитетно обављање услуге по свим задатим условима.
2. Инвестиционо улагање од стране Концесионара које подразумева набавку нових 9 возила (8 за редован превоз + једно резервно возило) која испуњавају стандард ЕУРО6 и која су значајно еколошки исправнија и квалитетнија у односу на возила којима се тренутно обавља превоз.
3. Концесионар врши наплату карата уз помоћ савременог система наплате. Концесионар ће сачињавати ценовник за пружање услуге градског и приградског превоза, у којем су одређене категорије корисника које остварују одређене попусте, на основу одлуке надлежног органа Јавног партнера – Концедента. Концедент може посебним актом да одреди категорије корисника за које ће делимично или у потпуности субвенционисати цену услуге из буџета Општине. Концедент ће имати увид и контролу над оствареним приходима, док ће Концесионар бити у обавези да доставља Концеденту податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата, на основу чега би се исплаћивала концесиона накнада за одређени месец.
4. Концедент и Концесионар могу предложити измене линија и реда вожње током периода трајања вршења услуге, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Општине.
5. Концесионар не обезбеђује контролу у аутобусу, већ само превоз, а контролу врши Концедент. Концедент мора организовати контролу путника, јер је то и једини начин да контролише превозника да ли наплаћује и приказује реалне приходе и има велики ризик да не може обезбедити квалитетну контролу на тај начин. Добро организована контрола је ефикаснија него константна потреба за кондуктерима у сваком возилу и додатна контрола од стране Концедента за исте.
6. На овај начин Концедент би имао адекватне информације на основу којих би плаћао концесиону накнаду и могао да одређује категорије корисника које подлежу субвенцијама односно да предложи Концесионару додатне попусте, измене линија, измене захтева у циљу квалитетнијег задовољавања потреба грађана за превозом што и јесте јединствен циљ.
7. Ефикаснији превоз који би се остварио на овај начин ће позитивно утицати на квалитет превоза, повећану потребу за таквим превозом и његово коришћење, а што доводи до позитивних ефеката на квалитет живота грађана, умањење миграција село-град и



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

повећање вредности удаљених локација које су добро повезане, позитивних ефеката по животну средину, по урбанизам, по саобраћајну инфраструктуру и др.

Основни циљ који ће се постићи Концесионим актом јесте да јавни градски и приградски превоз путника на територији Општине Велика Плана буде унапређен у односу на постојећи систем као и да такав унапређени систем превоза буде одржив у Општини у наредних 20 година. Инвестиционо улагање у реализацију пројекта подразумева набавку укупно 9 нових возила (8 за редован превоз + једно резервно возило) која испуњавају стандард ЕУРО6, али која су значајно еколошки исправнија и квалитетнија у односу на возила којима се тренутно обавља превоз. Тренутно стање возног парка је такво да се возни парк састоји од возила чија просечна старост превазилази 13 година, па је обављање превоза и пружање услуге неадекватно. Анализом тренутног стања возног парка са становишта безбедности учесника у саобраћају установљено је да су возила којима се обавља превоз небезбедна и неадекватна за обављање делатности због чега би Општина морала да инвестира у замену скоро комплетног возног парка како би обављање делатности могло да настави да се реализује на задовољавајућем нивоу.

Укупна вредност инвестиције у возни парк износила би око 14.064.000,00 евра нето односно 239.088.000,00 динара нето и односи се на набавку укупно 9 нових возила емисионе класе ЕУРО 6 у првој години од којих ће се 8 возила користити за редован превоз и једно возило ће служити за резерву, и реинвестирање у 10. години периода трајања пројекта где се опет набавља 9 нових возила емисионе класе ЕУРО 6. У наставку Концесионог акта биће приказана детаљна структура иницијалне вредности трошкова набавке возила и успостављања возног парка.

Концесионар је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника. Најмање једном годишње Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене.

Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење возила са којима је на најефикаснији начин могуће пружити квалитетну услугу превоза путника. Тај циљ би се најефикасније могао остварити набавком одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза.

Будућа возила емисионе класе ЕУРО6 која ће бити набављена су: 7 аутобуса и 1 минибус, као и 1 резервно возило аутобус. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је најмање 8, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара. Након што Концедент и Концесионар утврде да је потребно повећати километражу, изменити линије, додати нове линије или поласке, Концесионар ће бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим, односно уколико се повећа број путника и/или број пређене километраже. Концесионар је у обавези да у свим возилима обезбеди савремене системе бројања путника и електронске наплате карата.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Набавка и уградња система за видео надзор

Видео-надзор све више улази у свакодневни живот – сведоци смо да се, не само на станицама, већ и у аутобусима и другим средствима јавног превоза, често свашта дешава, па није потребно објашњавати зашто је видео-надзор користан и у возилима. Наравно, мисли се на систем камера повезан са одговарајућим снимачем, на коме ће остати дуготрајан запис о свему што се догађало током вожње, који би био расположив по повратку у гаражу. Ако је систем дигиталан, с обзиром на широку распрострањеност бежичних технологија за пренос података, лако је замислити решење у коме би подаци или један њихов део били у реалном времену пренесени од возила на путу до неког надзорног центра.

Решења која се користе у возилима морају да испуне неке посебне захтеве: опрема мора да буде отпорна на вибрације, напајање је специфично, а неопходно је да буду испуњене и неке безбедносне норме. Неке IP камере су дизајниране посебно за ове потребе, али да би систем IP видео-надзора био комплетан, неопходан је и мрежни DVR (Digital Video Recorder).

Свако возило мора бити опремљено системом видео надзора који мора минимално да испуњава следеће критеријуме:

- Систем видео надзора у току рада на линији мора омогућити непрекидно снимање дела унутрашњости возила и то:
 1. Комплетног простора за возача
 2. Путничког дела простора у зони свих врата
- Број камера мора бити такав да омогући снимање путничког дела простора и у зонама свих врата, зону простора возача и простор непосредно испред возила.

Набавка и уградња система за бројање путника

Систем за бројање путника је систем који чини комбинација IP пријемника контролисаног микроконтролерским системом и наменски израђеног паметног софтвера који врши анализу добијених снимака. Уређај је намењен контроли броја улазака и излазака путника у аутобусима где пружа велику поузданост детекције пролазака. IP пријемници би требало да буду постављени на свим вратима на којима путници улазе у возила односно из њих излазе.

Систем може бити постављен за потпуно аутономан рад и независно од постојећих Ticketing система или у комбинацији са Ticketing системом. У првом случају систем даје информације о броју улазака односно излазака путника чиме се на фреквентним градским линијама добијају тачне информације о оптерећености линија и возила као и о броју путника који се у њима налазе. У случају да се користи у комбинацији са Ticketing системима превозницима даје далеко више могућности контроле наплате карата у аутобусима.

Набавка и уградња система за електронску наплату карата

Унапређење услуге јавног превоза путника би се, поред обнављања возног парка, могло постићи и унапређењем електронског система наплате карата. Основна намена електронског система наплате карата јесте укидање готовинске продаје карата у аутобусу и брза евиденција путника, уз информације о броју путника по станицама уласка и изласка. Врсте картица које се најчешће користе у оваквом систему су: месечна карта са неограниченим бројем вожњи у току



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

једног месеца, месечна карта са тачно дефинисаним бројем вожње у току једног месеца, временска карта која траје одређено време, трип карта која важи одређен број вожњи на одређеној линији, електронски новчаник који функционише по pre-paid принципу и post-paid картица која важи на свим линијама неограничено и за коју се на крају обрачуноског периода израђује листинг вожњи на основу кога се даље врши фактурисање односно наплата од путника.

Трошкове имплементације електронског система наплате карата би сносио Концесионар. Након увођења система електронске наплате карата, продају појединачних и периодичних карата у систему јавног аутобуског градског и приградског превоза путника организује Концесионар. Приход од продаје карата представља приход Приватног партнера. Један од циљева пројекта јесте да се овај систем имплементира одмах по закључењу уговора и то ће бити детаљније дефинисано у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

13.1 Решење за постојеће проблеме јавног градског и приградског превоза путника

Концепт побољшања функционисања мреже система јавног градског и приградског превоза путника у Великој Плани, у складу са постављеним циљевима, принципима и критеријумима за формирање мреже, као и постојећим начином функционисања и резултатима транспортног рада указују на потребу за задржавањем постојеће мреже линија у градском и приградском превозу уз додавање две нове линије.

Предлог унапређења постојеће мреже линија у систему јавног градског и приградског превоза путника у Општини Велика Плана извршен је на основу методолошког поступка који се базира на спроведеним анализама, усклађивању будуће мреже линија са демографским, социо-економским и урбанистичким развојем подручја које систем опслужује, оптерећењу линија, анализи реализације реда вожње, искоришћења понуђених капацитета, извршења планираног реда вожње, итд.

На основу улазних података достављених од стране Општине Велика Плана, дефинисана је будућа организација линијске мреже. У складу са тим, јавни градски и приградски превоз путника у наредном периоду обављаће се путем новодефинисаних линија, које су у потпуности усклађене са утврђеним циљевима и критеријумима функционисања система, и то по следећим трасама:

1. ВЕЛИКА ПЛАНА – ВЕЛИКО ОРАШЈЕ – ТРНОВЧЕ – МИЛОШЕВАЦ - ЛОЗОВИК
2. ВЕЛИКА ПЛАНА – РАДОВАЊЕ – КАРАУЛА – БРЕСЈЕ – ВЕЛИКА ПЛАНА
3. ВЕЛИКА ПЛАНА – СТАРО СЕЛО – НОВО СЕЛО – МАРКОВАЦ- ПИНОСАВА - РАКИНАЦ
4. ВЕЛИКА ПЛАНА – ВЕЛИКО ОРАШЈЕ – КРУШЕВО – КРЊЕВО
5. РАЧАНСКИ ПУТ – ВЕЛИКА ПЛАНА – ДОЊА ЛИВАДИЦА – ВЕЛИКА ПЛАНА
6. ВЕЛИКА ПЛАНА – РАДОВАЊЕ – КУПУСИНА
7. ВЕЛИКА ПЛАНА – СТАРО СЕЛО ЦЕНТАР – СТАРО СЕЛО ГОРЊИ КРАЈ



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Основни елементи функционисања предложене мреже линија градског превоза у Великој Плани дати су у наставку. Приказане су линије са табеларним приказом станица, међустаничних растојања и времена путовања, као и основним оперативним параметрима као што су број возила, број дневних полазака и годишња километража. За сваку линију налази се и графички приказ трасе линије на мапи, са означеним насељима кроз која линија пролази.

Линија 1: Велика Плана – Велико Орашје – Трновче – Милошевац - Лозовик

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИИ

СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)
Велика Плана	0	0
Велико Орашје	5	7
Трновче	8	12
Милошевац	3	6
Лозовик	7	12
УКУПНО	23	37

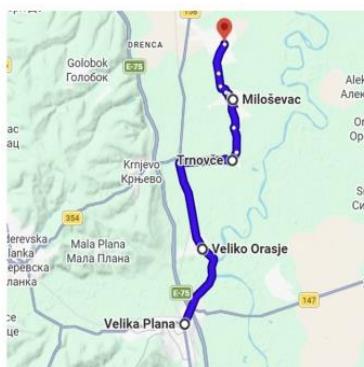
КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ

	Број ангажованих возила на линији:	1
	Еквивалентни радни дани:	300*
	Дневни број полазака (смер А+Б):	16

ГОДИШЊА КИЛОМЕТРАЖА:
110.400 км

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.

Графички приказ трасе линије



Линија 2: Велика Плана – Радовање - Караула – Бресје - Велика Плана

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИИ

СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)
Велика Плана	0	0
Радовање	7	14
Караула	4	7
Бресје	6,5	15
Велика Плана	3,5	7
УКУПНО	21	43

КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ

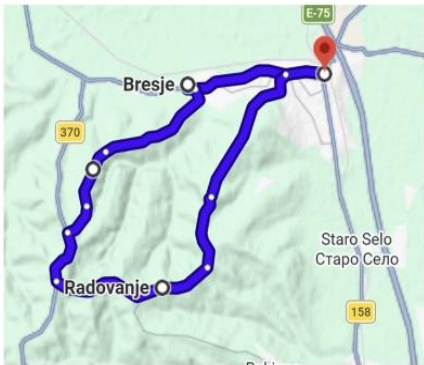
	Број ангажованих возила на линији:	1
	Еквивалентни радни дани:	300*
	Дневни број полазака (смер А+Б):	6

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Графички приказ трасе линије



Линија 3: Велика Плана – Старо Село – Ново Село – Марковац – Пиносава – Ракинац

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИЈИ

СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)
Ракинац	0	0
Пиносава	4,8	7
Марковац	5	6
Ново Село	6	13
Старо Село	3,5	7
Велика Плана	9	18
УКУПНО	28,3	51

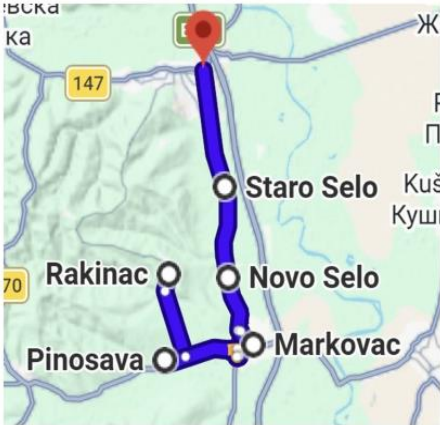
КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ

- Број ангажованих возила на линији: 1
- Еквивалентни радни дани: 300*
- Дневни број полазака (смер А+Б): 16

ГОДИШЊА КИЛОМЕТРАЖА:
135.840 км

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.

Графички приказ трасе линије



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Линија 4: Велика Плана – Велико Орашје – Крушево - Крњево

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИЈИ

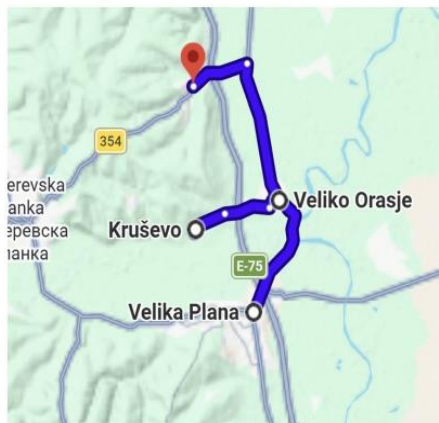
СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)
Велика Плана	0	0
Велико Орашје	5	7
Крушево	4	7
Крњево	11	18
УКУПНО	20	32

КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ

-  Број ангажованих возила на линији: 1
-  Еквивалентни радни дани: 300*
-  Дневни број полазака (смер А+Б): 16

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.

Графички приказ трасе линије



Линија 5: Рачански пут – Велика Плана - Доња Ливадица – Велика Плана

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИЈИ

СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)
Рачански пут	0	0
Велика Плана	6	14
Доња Ливадица	8	15
Велика Плана	8	15
УКУПНО	22	44

КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ

-  Број ангажованих возила на линији: 2
-  Еквивалентни радни дани: 300*
-  Дневни број полазака (смер А+Б): 10

ГОДИШЊА КИЛОМЕТРАЖА:
132.000 км

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.

Графички приказ трасе линије



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана



Линија 6: Велика Плана – Радовање – Купусина

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИИ

СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)
Велика Плана	0	0
Радовање	11	19
Купусина	3	6
УКУПНО	14	25

КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ

	Број ангажованих возила на линији:	1
	Еквивалентни радни дани:	300*
	Дневни број полазака (смер А+Б):	10

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.

Графички приказ трасе линије



Линија 7: Велика Плана – Старо Село – Старо Село Горњи крај



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ О ЛИНИЈИ			КЉУЧНИ ПАРАМЕТРИ	
СТАНИЦА	КМ (међустанично)	Време (мин)	 Број ангажованих возила на линији:	1
Велика Плана	0	0	 Еквивалентни радни дани:	300*
Старо Село центар	7	14	 Дневни број полазака (смер А+Б):	10
Старо Село Горњи крај	2	4	ГОДИШЊА КИЛОМЕТРАЖА: 27.000 км	
УКУПНО	9	18		

*Напомена: Годишњи број дана је приказан као еквивалент пуних радних дана, узимајући у обзир редуковани ред вожње током викенда и државних празника.

Графички приказ трасе линије



Анализа потреба за превозом и искоришћење возила указује на то да саобраћа превише возила и да многи капацитети нису искоришћени. Због тога је потребно оптимизовати капацитете увођењем возила мањег капацитета на одређеним линијама. Како би се то постигло, потребно је разматрати број возила и тип возила на свакој линији у складу са потребама за превозом путника у деловима дана са највећим прометом путника.

Предложене линије приградског превоза успешно повезују насељено место Велика Плана са другим насељеним местима и обезбеђују квалитетан превоз у том подручју.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

13.2 Динамика и опис реализације пројекта

Период припреме

План је да се у првих месец дана по закључењу јавног уговора врши припрема за обављање комуналне делатности од стране Концесионара, односно обављање административних послова потребних за преузимање јавног градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана.

Концесионар ће бити у обавези да у периоду припреме у свим постојећим возилима којима ће се обављати јавни градски и приградски превоз путника, обезбеди видео надзор, систем за електронску наплату карата и систем за бројање путника.

Истовремено, Концесионар је у обавези да обезбеди возни парк у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које Концедент може да изнесе приговор уколико возила и опрема (за видео надзор, бројање путника, електронску наплату карата) не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Период пружања уговорене услуге

У периоду припреме, а пре почетка периода пружања уговорене услуге, Концесионар је у обавези да у потпуности преузме обављање услуге јавног градског и приградског превоза. У првих 12 месеци од закључења уговора, односно до набавке возила, превоз ће се обављати са постојећим или неким другим возилима којима Концесионар располаже али која неће бити старија од 5 година. У сваком моменту, превоз путника мора да се обавља без застоја и промена.

Концесионар ће у року од најдуже 12 месеци од дана закључења уговора бити у обавези да набави 9 возила емисионе класе ЕУРО6 од којих је 8 возила предвиђено за редовно вршење градског и приградског превоза, док је једно возило предвиђено за резерву. За пређену километражу на возилима која још увек нису замењена (очекивана замена је у првих годину дана од дана закључења уговора) цена по километру ће бити умањена за 20% све до момента набавке нових возила и увођења истих у ред вожње. Током трајања уговора, ниједно возило не сме да буде старије од 10 година.

Концесионар ће бити у обавези да у свим возилима којима ће се обављати јавни градски и приградски превоз путника, обезбеди систем за електронску наплату карата и систем за бројање путника који морају бити имплементирани пре него што се возило пусти у рад.

Најкасније 12 месеци од дана закључења уговора, Концесионар је у обавези да услугу обавља новим возилима ЕУРО6 категорије (која је претходно доказао да је набавио у складу са пројектом и инвестиционим планом) и која су опремљена видео надзором, системом за системом за електронску наплату карата и системом за бројање путника. Концесионар је дужан да редовно одржава возила, као и опрему за видео надзор, електронску наплату карата и бројање путника и да омогући да иста функционише у сваком моменту непрекорно са минималним отказом и да Концеденту омогући приступ свим подацима који су доступни путем видео надзора, електронске наплате карата и бројања путника.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Уколико Концесионар не испуни ову обавезу у утврђеном року, Концедент има право да изрекне уговорну казну у складу са уговором, као и да наплати издату банкарску гаранцију ради обезбеђења извршења обавеза. У случају кашњења које прелази 12 месеци од дана закључења уговора, Концедент стиче право на једнострани раскид уговора без обавезе накнаде штете Концесионару, а Концесионару ће се издати негативна референца која ће бити евидентирана и узимана у обзир у будућим поступцима јавних набавки, јавно-приватног партнерства и концесија.

Концесионар има обавезу да у складу са чланом 29. Закона о превозу путника у друмском саобраћају обавести министарство надлежно за послове саобраћаја о промени података о условима на основу којих је издата лиценца за превоз (промена возног парка) и то најкасније у року од 15 дана од дана настале промене.

Министарство издаје изводе лиценце за све аутобусе који испуњавају услове утврђене овим законом, као и услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, а који су унети у решење о издавању лиценце за превоз и извода лиценце.

Концедент ће активно учествовати у исходавању свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује и исходавању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај пројекат реализовао.

Најмање једном годишње, а по потреби и чешће, Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне промене реда вожње, линија и висине накнаде уколико за то постоје оправдани разлози. Уколико предложене промене подразумевају увођење нових линија, измену постојећих или повећање учесталости полазака, а што захтева ангажовање додатних возила, Концесионар је дужан да обезбеди таква возила о свом трошку. У том случају Концесионар стиче право на накнаду у складу са одредбама овог уговора, како би се обезбедила одрживост обављања услуге и квалитет превоза у јавном интересу. Концедент такође има право да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне промене у реду вожње, линијама и висину накнаде на основу чега се примењује иста процедура промене линија и реда вожње.

Концесионар ће имати обавезу извештавања Јавног партнера о извршењу уговора и пословању на сваких 6 месеци током трајања уговора у складу са законом.

13.3 Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом *PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS*

Реализацијом овог Концесионог акта оствариће се значајан напредак ка остварењу циља "Приступ и приступачност". Имплементацијом различитих кључних елемената, пројекат ће постићи следеће резултате:

1. Приступ свима: Нови систем линија и прилагођен распоред вожње омогућиће да грађани у свим деловима општине Велика Плана имају једнаку могућност приступа јавном превозу. Становници мање насељених делова града и приградских насеља



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

имаће поуздану и ефикасну услугу превоза, што доприноси побољшању њихове повезаности с центром града и другим виталним тачкама.

2. Приступачне цене карата: Приступачне цене карата у комбинацији са квалитетнијим услугама учиниће јавни градски и приградски превоз путника доступним за све грађане. Ово је посебно значајно за социјално угрожене групе, које ће имати могућност да користе превоз по приступачним ценама.
3. Унапређење инфраструктуре: Увођење модерних аутобуса ће омогућити лакши и безбеднији приступ превозу. Оваква инвестиција ће допринети инклузивности и смањењу баријера за коришћење јавног превоза.
4. Информациона приступачност: Имплементација модерних информационих система омогућиће грађанима да лако прате распоред вожње, промене у рутама и цене карата. Ово ће повећати транспарентност и омогућити грађанима боље планирање путовања и времена.

Укупно гледано, реализацијом овог пројекта, Велика Плана ће постати пример успешне примене јавно-приватног партнерства у области јавног градског и приградског превоза, постижући значајно унапређење приступа и приступачности за све грађане. Нови систем линија, модерни аутобуси, приступачне цене карата и инклузивна инфраструктура допринеће бољем квалитету живота становника града, смањењу саобраћајних гужви и загађења ваздуха, те повећању социјалне правде.

Један од исхода који ће се такође постигнути реализацијом овог Концесионог акта јесте и економска ефикасност и фискална одрживост. Увођење нових линија, модерних аутобуса и оптимизација рута доведиће до ефикаснијег пословања превозног система. Уз повећање броја путника, захваљујући побољшању приступа и квалитетнијим услугама, јавни градски и приградски превоз је постао привлачнији за грађане, што ће резултирати повећањем прихода од продаје карата. Кроз јавно-приватно партнерство, пројекат ће диверсификовати изворе финансирања. Партнерство са приватним сектором подразумева инвестиције у набавку возног парка. Повећање прихода допринеће побољшању фискалне одрживости пројекта. Јавни градски и приградски превоз путника ће постати мање зависан од субвенција из градског буџета и биће способан да делимично или потпуно финансира своје операције из сопствених прихода.

Захваљујући економској ефикасности и фискалној одрживости, овај пројекат ће постати модел за унапређење јавног градског и приградског превоза путника уз минималан утицај на градски буџет. Ефикаснији и профитабилнији превоз омогућиће локалној самоуправи боље управљање ресурсима, што ће резултирати бољим услугама за грађане Велика Плана.

Овим пројектом ЈПП постигнуће се значајна одрживост животне средине и повећана отпорност на негативне утицаје. Увођење модерних нискоемисионих аутобуса допринеће значајном смањењу емисије штетних гасова и загађења ваздуха. Ово ће повећати квалитет ваздуха на територији општине Велика Плана и допринети очувању животне средине. Побољшање квалитета услуге допринеће повећању употребе јавног градског и приградског превоза путника аутобусом на територији општине Велика Плана у односу на индивидуалне



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

аутомобиле. Смањење броја приватних путничких возила на улицама смањиће саобраћајну гужву и допринети смањењу емисија гасова. Кроз имплементацију пројекта, биће уведено еколошки свесно управљање ресурсима. Ефикасније планирање рута и вожње, као и оптимизација капацитета возила, смањиће потрошњу горива и негативан утицај на животну средину. Имплементација нових технологија и еколошких иновација унапредиће отпорност јавног градског и приградског превоза путника на климатске промене. Овај пројекат ће постати пример одрживог развоја у комуналној делатности, подстичући и друге секторе да разматрају свој допринос очувању животне средине. Одрживост јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана допринеће јачању свести о важности очувања околине у целој заједници.

Репликабилност модела и поступака јесте још један од исхода до којег ће доћи реализацијом предметног Концесионог акта. Увођење стандардизованих поступака и оперативних смерница доприноси ефикасности и лакшој репродукцији модела у другим градовима. Оваква пракса олакшава пренос знања и искустава на друге комуналне делатности и секторе. Свеобухватно документовање искустава током реализације пројекта омогућиће стварање детаљних извештаја и студија случаја. Ови документи ће служити као вредан извор информација за друге градове који желе имплементирати сличне пројекте. Пројекат ће ојачати сарадњу између јавног и приватног сектора, што ће створити повољне услове за будућа партнерства у другим градовима. Поверење и разумевање између партнера кључно је за успешно репликовање модела.

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана биће постигнуто успешно укључивање свих заинтересованих страна. Укључивање грађана у процес реализације пројекта унапређења градског и приградског превоза путника ће омогућити да се узму у обзир потребе и жеље крајњих корисника. Анкете могу пружити прилику за изражавање мишљења и давање повратних информација о новом систему јавног градског и приградског превоза путника. Успешно партнерство са приватним партнером допринеће унапређењу комуналне делатности јавног градског и приградског превоза. Искуства и ресурси приватног сектора користиће се за оптимизацију оперативних процеса и пружање бољих услуга. Активно информисање и транспарентност у процесу доношења одлука о пројекту ће повећати поверење грађана и других заинтересованих страна. Отвореност према повратним информацијама и одговорност према заједници доприносе већем успеху пројекта. Укључивање свих заинтересованих страна ће омогућити боље разумевање њихових потреба и преференција. Пројекат ће се прилагодити тим потребама како би се осигурало да нови систем јавног градског и приградског превоза путника служи свим грађанима Велика Плана на најбољи могући начин.

Укључивање заинтересованих страна у процес реализације и успешно пружање услуге превоза путника омогућено је и кроз доступност информација и подношење захтева, упита, приговора, предлога на јавном сајту Општине Велика Плана, одељак "Јавне расправе" (<https://velikaplana.rs/kategorija-dokumenata/oglasil/>) који је јавно доступан свим заинтересованим странама и који директно води до сајта Министарства финансија Републике Србије, одељак "Јавне расправе" (<https://www.mfin.gov.rs/propisi/javne-rasprave>). Грађанима су доступни сви подаци и информације о саобраћају и јавном превозу на овом сајту, а имају и



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

могућност да доставе захтев за приступ информацијама од јавног значаја. Поред тога, путем наведеног сајта, заинтересовани корисници могу преузети неопходне обрасце, пратити актуелне јавне конкурсе и обавештења у вези са организацијом јавног превоза, као и учествовати у јавним расправама и процесима доношења одлука, чиме се подстиче транспарентност и активно учешће јавности у унапређењу услуге.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

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

Врста поступка набавке и коначни критеријуми биће утврђени приликом сачињавања конкурсне документације за избор приватног партнера, коју ће израдити стручни тим јавног тела, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке, а након исходавања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство на предлог Концесионог акта.

Имајући у виду чињеницу да је уговор дугогодишњи, у којем Концесионар гарантује квалитет пружања услуге и безбедност у складу са важећим стандардима и правилницима, неопходно је због такве прерасподеле ризика, одабрати квалитетну и одговарајућу опрему за пружање одређеног нивоа услуге који је одређен стандардима и правилницима. Ово је посебно важно због квалитетног спровођења поступка јавне набавке у којем ће се вршити одабир приватног партнера да не би дошло до постављања дискриминационих и неконкурентних услова супротних основним начелима Закона о јавним набавкама.

Поред критеријума за квалитативни избор привредног субјекта које сви учесници у поступку избора привредног субјекта морају доказати да испуњавају, а који су дефинисани члановима 111. и 112. ЗЈН, критеријуми за избор приватног партнера могу да се односе на испуњеност услова за обављање професионалне делатности, финансијски и економски капацитет, технички и стручни капацитет који су дефинисани члановима 115., 116. и 117. ЗЈН, а које учесници у поступку избора приватног партнера треба да испуњавају.

Предлог пројекта садржи оквирне минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора приватног партнера и преговарања који ће прецизно бити дефинисан у оквиру јавног позива и конкурсне документације.

14.1 Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

У складу са чланом 115. ЗЈН, Наручилац може да одреди да привредни субјекти морају да докажу да су уписани у регистар привредних субјеката, судски регистар, професионални регистар или други одговарајући регистар, ако се такав регистар води у земљи у којој привредни субјект има седиште.

Наручилац може да одреди да привредни субјекти морају да докажу да поседују дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке – Дозволу – Лиценцу за обављање делатности која је предмет јавне набавке – Решење за обављање друмског, линијског и ванлинијског превоза путника, издато од стране надлежног министарства – Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије у складу са



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Законом о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020).

14.2 Финансијски и економски капацитет

У складу са чланом 116. ЗЈН, Наручилац може у документацији о набавци да одреди финансијски и економски капацитет којим се обезбеђује да привредни субјекти имају финансијску и економску способност потребну за извршење уговора о јавној набавци, а нарочито да:

- 1) имају одређени минимални приход, укључујући одређени минимални приход у области која је обухваћена предметом јавне набавке за период од највише три последње финансијске године, у зависности од датума оснивања привредног субјекта, односно почетка обављања делатности привредног субјекта;
- 2) имају одређени однос имовине и обавеза или други финансијски показатељ у вези са финансијским извештајима привредних субјеката за период од највише три последње финансијске године;
- 3) имају одговарајући ниво осигурања од професионалне одговорности.

14.3 Технички и стручни капацитет

У складу са чланом 117. ЗЈН, Наручилац може да одреди услове у погледу техничког и стручног капацитета којима се обезбеђује да привредни субјект има потребне кадровске и техничке ресурсе и искуство потребно за извршење уговора о јавној набавци са одговарајућим нивоом квалитета, а нарочито може да захтева да привредни субјект има довољно искуства у погледу раније извршених уговора.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

15. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, рок на који се закључује јавни уговор одређује се 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. 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.

Анализом података о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, планираних прихода за вршење превоза путника, оперативних трошкова потребних за вршење превоза који су обрађени у одељку 16. сачињен је одељак 16.10. Збирни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта на основу кога је закључено да је најоптималније решење да рок на који се закључује јавни уговор буде 20 година.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

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

16.1 Пословни план и финансијска анализа

Предмет овог предлога концесионог акта је поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана, са циљем ефикаснијег коришћења расположивих ресурса и успостављања ефикасног система превоза путника. Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење савременијих возила којима је могуће на ефикаснији начин пружити квалитетну услугу превоза путника. То подразумева прибављање одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза. Возила која су неопходна је могуће прибавити на неколико начина.

У сврху реализације пројекта направљена је анализа потребних новчаних и других улагања.

16.2 Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац обавезно се спроводи код пројеката јавно-приватног партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. *value for money, VfM*) примена је аналитичког поступка у оквиру кога се настоји квантитативним путем утврдити да ли је за пореске обвезнике од веће користи да се примени традиционални модел инвестирања у којем се јавно тело појављује у улози инвеститора, преузимајући све или претежан део ризика јавне инвестиције, или им се више исплати да набаве услугу од понуђача из приватног сектора, преносећи (алоцирајући) већину ризика на њега, као што је то код јавно-приватног партнерства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је пренос одређених ризика реализације јавне инвестиције на приватног партнера. У том смислу, Европска комисија дефинише јавно-приватно партнерство као партнерство између јавног и приватног сектора које има за циљ пружање услуге коју



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

традиционално обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге кориснику, док се приватни сектор јавља у улози извршиоца и има за циљ да пружи јавним уговором дефинисане услуге.

За јавног партнера је пројекат ЈПП успешан ако пружа "вредност за новац", што обухвата трошковну ефикасност, поуздану и правовремену услугу по уговореним ценама и по уговореном квалитету, онако како је то дефинисано у јавном уговору. Поређење (компарација) начина реализације јавне инвестиције подразумева упоредну анализу традиционалног модела и модела ЈПП. У том смислу, "вредност за новац" се рачуна на основу поређења ефеката ових модела реализације јавне инвестиције.

За анализу добијене вредности у односу на уложена средства у јавно-приватном партнерству и концесијама од великог значаја су законске границе задуживања јединица локалне самоуправе, који се прописују буџетским и фискалним законима.

Приликом упоређивања ЈПП модела у односу на традиционални модел уочава се више предности, а један од њих се огледа и кроз компаратор трошкова јавног партнера. Наиме, приликом израчунавања укупне вредности набавке, узимају се у обзир укупни животни трошкови пројекта, док се код традиционалног модела инвестирања узимају у обзир само капитални трошкови. Сва средства потребна за измирење укупних животних трошкова (капиталних, оперативних и осталих) осигурава у целости Концесионар.

Компаратор трошкова јавног сектора (енг. *Public Sector Comparator, PSC*, у даљем тексту: Компаратор) представља инструмент помоћу кога Концедент пореди укупне животне трошкове пројекта који планира да реализује путем јавно-приватног партнерства у односу на досадашњи начин који користи јавни сектор. Компаратор даје мерила за процену „вредности за новац“ поређењем алтернативних модела. Код компаратора велику улогу има правилна анализа укупних животних трошкова и расподела ризика између јавног и приватног сектора.

Процена укупних животних трошкова служи за економску и инжењерску процену при избору алтернативних решења, упоређујући све значајне опције пројектовања, грађења, набавке, одржавања и употребе објеката и превозних средстава током одређеног периода.

Припрема Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

- Капитални трошкови;
- Оперативни трошкови;
- Пројекције прихода и прилива;
- Вредност имовине и улагања;
- Матрица алокације ризика;
- Дисконтовани токови новца;



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

- Поређење алтернативних варијанти.

16.3 Методологија "вредност за људе" и "вредност за планету"

Важно је напоменути да овај концесиони акт задовољава јавни интерес, који је дефинисан Законом о ЈПП-у, а који је идентификован кроз методологију „вредност за новац“. За остваривање друштвене вредности изнад своје економске вредности, предметни концесиони акт треба да буде „прикладан сврси“. Потребно је проширити приступ „вредност за новац“, те за задовољење јавног интереса, поставити циљеве одрживог развоја као императив, а до којих се долази применом методологије *“value for people”* (вредност за људе) и *“value for the planet”* (вредност за планету).

Вредност за људе и "вредност за планету" су два кључна аспекта одрживог развоја и пословања који постају све значајнији. Ове методологије се фокусирају на равнотежу између економске користи и добробити за друштво и околину.

Важно је напоменути да поменуте две методологије нису међусобно искључиве, већ су оне у корелацији јер очување природних ресурса и одржива економија директно утичу на добробит људи. Успешним интегрисањем ових методологија у ЈПП пројекат остварује се дугорочни успех и доприноси се одрживом развоју на глобалном нивоу.

16.4 Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива

За потребе финансијске анализе реализације пројекта за поверавање обављања комуналне делатности и објеката за обављање делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана креирана је спецификација трошкова иницијалне набавке возила којима ће се обављати превоз путника.

У наставку текста ће бити приказани капитални трошкови пројекта који подразумевају набавку возног парка за обављање делатности и спровођење услуге превоза путника (градски аутобуси, приградски аутобуси и минибусеви).

За обављање делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана неопходно је обезбедити 7 аутобуса, 1 минибус, као и један резервни аутобус. Према представљеној спецификацији укупан број возила неопходних за обављање превоза је 8 возила и сва возила морају бити ЕУРО 6 категорија и приликом увођења у возни ред морају бити нова. Уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара.

Концесионар је у обавези да у 10. години периода трајања уговора обнови возни парк и набави 7 нових аутобуса, 1 нов минибус, као и један нови резервни аутобус.

У наредним табелама биће представљени укупни капитални расходи који се односе на набавку возила.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Табела: Иницијална вредност трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка

Тип возила	Број потребних возила	Вредност набавке возила (ЕУР нето)	Вредност улагања ЕУР	Курс евра	Вредност улагања РСД нето
Минибус са потребном опремом	1	120.000,00 EUR	120.000,00 EUR	117,20	14.064.000,00 RSD
Аутобус са потребном опремом	7	240.000,00 EUR	1.680.000,00 EUR	117,20	196.896.000,00 RSD
Резервно возило аутобус са потребном опремом	1	240.000,00 EUR	240.000,00 EUR	117,20	28.128.000,00 RSD
Укупан број возила	9		2.040.000,00 EUR		239.088.000,00 RSD

Као што је наведено, за обављање квалитетне услуге превоза путника на територији Општине Велика Плана неопходно је обезбедити 8 нових возила и једно резервно возило. Према тренутно доступним тржишним подацима вредност иницијалне набавке возила процењује се на 239.088.000,00 динара у првој години, као и 239.088.000,00 динара у 10. години и састоји се од следећег:

1. Иницијалне набавке 7 нових аутобуса емисионе класе ЕУРО6 чија је нето вредност набавке процењена на 196.896.000,00 динара у 1. и 10. години. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 28.128.000,00 динара за свако возило односно 240.000,00 евра изражено у нето вредности;
2. Иницијалне набавке једног новог минибуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 14.064.000,00 динара у 1. и 10. години. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 14.064.000,00 динара за свако возило односно 120.000,00 евра изражено у нето вредности;
3. Иницијалне набавке једног новог аутобуса емисионе класе ЕУРО6 за резерву процењене вредности 28.128.000,00 динара у 1. и 10. години, односно 240.000,00 евра изражено у нето вредности.

Укупна вредност инвестиције у 1. и 10. години би износила 478.176.000,00 динара у нето износу.

16.5 Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива

Оперативни трошкови односе се на редовне годишње трошкове до којих долази како би пружање услуге превоза у будућности функционисало на оптималном нивоу. За пружање услуге јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана очекују се оперативни трошкови који би обухватили: зараде запослених, трошкове горива и текуће одржавања возног парка.

Процењује се да је за обављање делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно 101.952.925,24 динара.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова.

Табела: Оперативни трошкови обављања делатности у будућности на годишњем нивоу

Оперативни трошкови	Годишњи износ трошкова (РСД нето)
Трошкови горива	32.602.800,00
Трошкови зарада и накнада зарада	56.797.485,24
Трошкови годишњег одржавања	7.172.640,00
Трошкови замене пнеуматика	3.220.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	2.160.000,00
Укупно:	101.952.925,24

Процена висине трошкова горива извршена је на основу будућег броја пређених километара који ће се остваривати годишње на територији Општине и који ће према процени износити 581.040,00 километара, а на основу очекиване просечне потрошње возила од 36 литара на пређених 100 километра за аутобусе, 15 литара на пређених 100 километра за минибусеве и просечном ценом погонског горива од 166,67 РСД без ПДВ (200,00 динара малопродајне вредности набавке на дан 13.02.2026. године).

Трошкови зарада процењени су на 32.602.800,00 динара годишње и односе се на трошкове ангажовања неопходне радне снаге у бруто износу. Структуру запослене радне снаге представљају највећим делом возачи који би вршили услугу јавног градског и приградског превоза путника на територији Општине, затим механичар, професионално оспособљено и одговорно лице за послове управљања превозом путника, перач аутобуса и административни радник. Процењено је да је за обављање делатности потребно ангажовати укупно 27 лица, од којих највећи број чине возачи (19 возача).

Табела: Структура радне снаге и висина њихових зарада

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Функција	Директор	Шеф саобраћаја	Његовоћа (финансијски аналитичар)	Инжењер за планирање траса (саобраћајни инжењер)	Диспечер (гарана)	Координатор система електронске наплате и управљања возилима	Административни радник	Перач	Возачи	Укупно
Број извршилаца	1	1	1	1	1	1	1	1	19	27
Висина нето зараде	130.000	110.000	100.000	90.000	75.000	90.000	65.000	65.000	120.000	
Висина бруто зараде	208.876	176.023	159.596	143.170	118.530	143.170	102.104	102.104	192.449	
Укупан износ	2.506.512	2.112.276	1.915.157	1.718.039	1.422.361	1.718.039	1.225.243	1.225.243	42.954.617	56.797.485

Висина месечне и годишње зараде процењена је у складу са условима на тржишту радне снаге, а у складу са потребама предметне делатности.

Редовно одржавање аутобуса обухвата сервис мотора, кочница, ослонца и управљања, електро и климатских система, каросерије и унутрашњости, као и редовну дијагностику и хигијену возила и процењено је на износ од 7.172.640,00 динара на годишњем нивоу.

Замена пнеуматика у јавном градском и приградском саобраћају је убрзана у односу на превоз који не представља градски и приградски. Предвиђено је да се замена пнеуматика врши на 80.000,00 км. У складу са будућим бројем пређених километара на територији Општине процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу па су трошкови замене процењени на 3.220.000,00 динара годишње нето.

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 2.160.000,00 динара годишње нето за сва возила.

16.6 Пројекције прилива

У оквиру анализе прихода, приказани су планирани приливи пројекта који се остварују на годишњем нивоу, као и пројекције за цео период трајања уговора.

Годишњи приливи пројекта остварују се из три основна извора. Први извор представљају приливи од наплате карата, чији се износ процењује на 90.000.000,00 динара на годишњем нивоу. Други извор прилива односи се на приходе од концесионе накнаде, односно годишњег издвајања из буџета општине за надокнаду трошкова пређених километара која износи 48.000.000,00 динара годишње. Укупни годишњи приливи износе 138.000.000,00 динара, док укупна пројекција за цео период трајања уговора од 20 година достиже износ од 2.760.000.000,00 динара.

Поред финансијских показатеља, приказана је и процена обима активности изражена кроз број пређених километара. На годишњем нивоу предвиђа се да ће бити пређено укупно 581.040,00 километара.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

На основу односа између остварених прилива и пређених километара израчунат је прилив по километру. Тако је утврђено да прилив по једном пређеном километру просечно износи 237,51 динара у тренутку израде предлога концесионог акта. За пређену километражу на возилима која још увек нису замењена (очекивана замена је у првих годину дана од дана закључења уговора) цена по километру ће бити умањена за 20% све до момента набавке нових возила и увођења истих у ред вожње. Током трајања уговора, ниједно возило не сме да буде старије од 10 година.

Период трајања пројекта планиран је на 20 година, што омогућава дугорочну стабилност прилива и обезбеђује поуздану основу за анализу исплативости и ефикасности пројекта.

Табела: Приливи пројекта на годишњем нивоу у динарима нето

Приливи пројекта (РСД нето)	Износ
Годишњи приливи од наплате карата (РСД нето)	90.000.000,00
Концесиона накнада - Годишња издвајања из буџета за надокнаду трошкова пређених километара (РСД нето) тј. трошкови по уговору о јпп-у	48.000.000,00
Укупно	138.000.000,00

У складу са овим концесионим актом начин наплате и плаћања биће организован на следећи начин:

1. Основни прилив пројекта представља продаја карата за превоз путника у јавном градском и приградском превозу на територији Општине. Концесионар ће током периода трајања пројекта вршити продају карата и наплату од стране корисника. Концесионар врши наплату карата уз помоћ савременог система наплате. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док се мањи део трошкова покрива од стране Концедента. Концедент ће сачињавати ценовник за пружање услуге градског и приградског превоза, у којем може да одреди категорије корисника које остварују одређене попусте, уз претходну сагласност Концедента. Концедент може посебним актом да одреди категорије корисника за које ће делимично или у потпуности субвенционисати цену услуге из буџета Општине.
2. Концедент ће имати увид и контролу над оствареним приходима, док ће Концесионар бити у обавези да доставља Концеденту податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата.
3. Концедент и Концесионар могу предлагати измене линија и реда вожње, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Општине. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док ће мањи део трошкова бити исплаћиван од стране Концедента као надокнада трошкова по



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

пређеном километру у виду концессионе накнаде. Предметним концессионим актом предвиђа се да ће годишња висина прихода од продаје карата динара износити 90.000.000,00 динара изражено у нето вредности. У складу са тим да би реализација пројекта довела до модернизације возног парка очекује се потенцијално повећање броја путника, али због сврхе обрачуна показатеља исплативости коришћен је конзервативнији приступ па су приливи од продаје карата планирани на истом нивоу за све време трајања пројекта односно на нивоу од 90.000.000,00 динара годишње.

4. Поред основног прихода пројекта од наплате карата, а како би делатност могла да буде организована, неопходно је обезбедити 48.000.000,00 динара на годишњем нивоу у виду концессионе накнаде коју би Концедент исплаћивао Концессионару.
5. Планирано је да се надокнада врши тако што би се месечном нивоу испоставио обрачун броја пређених километара и уговорене цене превоза по пређеном километру и да је обавеза Концедента да изврши надокнаду трошкова по следећој формули:

концессиона накнада = укупан број пређених километара * укупна цена по пређеном километру – укупни остварени приходи од продаје карата

Уговор се закључује са понуђачем који је у поступку јавне набавке за избор концессионара понудио најповољнију понуду и на основу које је уговорена цена по пређеном километру.

6. Предвиђено је и да може доћи до промене цене, а на основу методологије која је описана у делу који се односи на промену уговорене цене комуналне услуге.

16.7 Анализа ризика и матрица расподеле ризика

Ризик у пројекту представља будући догађај који може и не мора да се догоди и има одређену вероватноћу наступања. Уколико се оствари имаће утицај на најмање један од циљева пројекта – рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Када се говори о пословном ризику, он укључује могућност остварења позитивног или негативног резултата.

Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика.

Матрица ризика – вероватноћа и утицаја представља листу вероватноћа појаве ризика на једној и листу утицаја појаве ризика на другој страни.

Табела: Матрица ризика

		УТИЦАЈ			
		минимални	средњи	велики	катастрофални
Вероватноћа	Вероватно (В)	С	С	В	В



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

	Моруге (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

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

Табела: Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства

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
Ризик припреме 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 ПРИПРЕМЕ И РЕАЛИЗАЦИЈЕ 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		Ангажовање стручних лица за предметну делатност
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
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Адекватна опрема, осигурање
Наплата карата	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Пружање адекватне услуге и контрола
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х	Регулисано методологијом за промену цене комуналне услуге



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Увек бити у току, пратити
Инфлаторни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Адекватна процена и праћење тржишних услова
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Каматне стопе изражене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру

Концедент ће пренети на Концесионара све ризике којима он 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 Концедент задржава обавезу управљања са ризиком измене закона, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира Концедент је у обавези да омогући неометано спровођење уговора о ЈПП или да обештети Концесионара 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 у што краћем 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.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

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 документације, набавке возила, финансирања, одржавања возног парка и објеката, управљања и слично.

Табела: Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Категорија ризика	Ризици јавног партнера без примана ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика наизглед (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средњи (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ЈПП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ									21.351.283,66	18.292.695,90	3.058.587,76
Ризик припреме пројекта											
Планирање пројекта	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	47.817.600,00	717.264,00	717.264,00	0,00
Ризик припреме документације	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	47.817.600,00	717.264,00	717.264,00	0,00
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	НП	15%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	5%	10%	15%	101.952.925,24	1.529.293,88	1.529.293,88	0,00
Рокви за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	НП	20%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	5%	10%	15%	101.952.925,24	2.039.058,50	2.039.058,50	0,00
Ризик дозвола	ЈП	НП	5%	трошкови припреме документације	100%	100%	100%	47.817.600,00	7.172.640,00	7.172.640,00	0,00
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	1%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	100%	100%	100%	101.952.925,24	3.058.587,76	0,00	3.058.587,76
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	НП	2%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	100%	100%	100%	101.952.925,24	6.117.175,51	6.117.175,51	0,00
ПЕРИОД ИНВЕСТИРАЊА И НАБАВЕ ВОЗИЛА									26.119.301,64	26.119.301,64	0,00
Ризик набавке неопходне опреме за квалитетно обављање услуге превоза									18.229.397,64	18.229.397,64	0,00
Ризик набавке опреме (кашњење у испоруци возила)	ЈП	НП	5%	вредност опреме	1%	2%	3%	478.176.000,00	1.434.528,00	1.434.528,00	0,00
Располагање са потребном опремом, квалитет	ЈП	НП	5%	вредност опреме	1%	2%	3%	478.176.000,00	1.434.528,00	1.434.528,00	0,00
Недостатак стручне радне снаге	ЈП	НП	5%	вредност опреме	10%	15%	20%	478.176.000,00	10.758.960,00	10.758.960,00	0,00
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	НП	10%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	10%	15%	20%	101.952.925,24	4.587.881,64	4.587.881,64	0,00
Повреде на раду	ЈП	НП	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	150.000,00	13.500,00	13.500,00	0,00
Ризик финансирања у току периода									7.889.904,00	7.889.904,00	0,00
Ризик финансирања	ЈП	НП	25%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	47.817.600,00	5.379.480,00	5.379.480,00	0,00
Ризик финансирања	ЈП	НП	5%	трошкови финансирања	5%	10%	15%	167.361.600,00	2.510.424,00	2.510.424,00	0,00
ПЕРИОД ТРАЈАЊА УГОВОРА									39.721.885,63	37.708.662,82	2.013.222,82
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у											
Наплата карата	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.855.635.200,00	8.566.905,60	8.566.905,60	0,00
Ризик кретања цена услуга	ЈП	подељен	2%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.855.635.200,00	3.426.762,24	1.713.381,12	1.713.381,12
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	2.855.635.200,00	599.683,39	299.841,70	299.841,70
Инфлаторни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.855.635.200,00	8.566.905,60	8.566.905,60	0,00
Валутни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	2.855.635.200,00	9.994.723,20	9.994.723,20	0,00
Ризик каматних стопа	ЈП	НП	5%	капитални трошкови	1%	4%	8%	0,00	0,00	0,00	0,00
Порески ризици	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	2.855.635.200,00	8.566.905,60	8.566.905,60	0,00
УКУПНО									87.192.470,92	82.120.660,35	5.071.810,57

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта процењен на 87.192.470,92 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 82.120.660,35 динара преноси на Концесионара, што износи преко 94% свих урачунатих ризика.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

16.8 Дисконтовани токови новца

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прилива и одлива новца, можемо оценити финансијску исплативост пројекта, на основу показатеља финансијске рентабилности. Оцена финансијске рентабилности пројекта врши се за расходе пројекта, без узимања у обзир извора финансирања пројекта.

Сходно томе, показатељи финансијске рентабилности пројекта, без обзира на начин њиховог финансирања су:

- Нето садашња вредност пројекта
- Стопа рентабилности пројекта
- Период повраћаја инвестиције
- Коефицијент користи и трошкова пројекта

У складу са до сада презентованим подацима о очекиваним приливима и одливима новца у току периода реализације пројекта, као и о ризицима који би се могли појавити у току реализације, направљена је cost benefit анализа реализације пројекта.

Дисконтна стопа која је коришћена приликом обрачуна износи 5,75% и представља вредност референтне каматне стопе на нивоу Републике Србије, која је важећа на дан израде Концесионог акта.

Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Концедента уз претпоставку да Концедент поседује новчана средства за реализацију овог пројекта.

Уколико би Општина Велика Плана одлучила да самостално организује и финансира вршење комуналне делатности јавног превоза путника, морала би да поступа у складу са Законом о комуналним делатностима и Законом о јавним предузећима. С обзиром да Општина тренутно нема основано сопствено комунално предузеће за ову делатност, прво би било неопходно основати ново јавно предузеће, регистровати га и обезбедити сву пратећу корпоративну структуру. То подразумева именовање трочланог надзорног одбора са председником, постављање директора, обезбеђивање канцеларијског простора и успостављање административних, финансијских и техничких служби. Поред самих бруто зарада, пореза и доприноса за запослена лица са адекватним квалификацијама и лица која би се бавила административним пословима, у реалну цену вршења комуналне делатности морају се урачунати и сви обавезни пратећи расходи: технички преглед возила и редовно одржавање, замена пнеуматика, регистрација и обезбеђење обавезних полиса, курсеви прве помоћи, програм обуке из противпожарне заштите и заштите на раду, као и остали регулаторно прописани сертификати, што знатно увећава укупне оперативне трошкове Општине.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Овим обавезама придружују се и значајни капитални издаци за набавку возила одговарајуће спецификације. Када се узме у обзир и редовно финансирање текућих трошкова, попут комуналија, одржавања возила, логистике набавке резервних делова који су често скупи и тешко доступни на домаћем тржишту, постаје очигледно да би општински буџет био знатно оптерећен. Укупни расходи, како капитални тако и оперативни, далеко премашују уштеде које би се евентуално постигле самосталним обављањем делатности, што овакву опцију чини финансијски неисплативом у поређењу са концесијом у којем Концесионар преузима већину трошкова, ризика и организационих обавеза. С обзиром да би оснивање јавног предузећа било основано само за потребе обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника, у Прегледу трошкова радне снаге у случају самосталне реализације пројекта од стране Концедента извршен обрачун бруто зараде запослених, надзорног одбора и директора на годишњем нивоу рачунајући да је према подацима Републичког завода за статистику, просечна месечна бруто зарада запослених у јавним локалним предузећима у јулу 2025. године је износила 145.167,00 динара, односно запослених у администрацији – ниво локалне самоуправе у јулу 2025. године је износила 132.280,00 динара.

Пројекција оснивања јавног комуналног предузећа показује да би Општина, ако сама преузме одржавање, морала да финансира бруто зараде возача, механичара, одговорног лица за послове управљања превозом путника, хигијеничара, административних радника и накнаде трочланом надзорном одбору и директору новооснованог јавног предузећа. Уз актуелну статистичку просечну бруто плату у локалним јавним предузећима, годишњи издатак само за људске ресурсе би износио 52.377.458,40 динара нето. Овај износ представља фиксни терет који би сваке године требало обезбедити у буџету, а не укључује остале оперативне расходе попут канцеларијских, логистичких и капиталних трошкова. Подаци јасно показују да значајан део укупних оперативних издатака пада управо на плате и управљачку структуру, што додатно отежава финансијску одрживост модела самосталног одржавања.

Табела: Преглед трошкова радне снаге у случају самосталне реализације пројекта од стране Концедента

Преглед трошкова радне снаге у случају самосталне реализације пројекта од стране Концедента	Број запослених	Просечна бруто зарада на месечном нивоу (РСД)	Износ бруто зараде само за делатност јавног превоза путника годишње (РСД)
Просечна бруто зарада за запослена лица са адекватним квалификацијама (према подацима Републичког завода за статистику, просечна месечна бруто зарада запослених у јавним локалним предузећима у јулу 2025. је износила 145.167,00 дин)	24	145.167,00	41.111.294,40
Просечна бруто зарада за администрацију - ниво локалне самоуправе (према подацима Републичког завода за статистику, просечна месечна бруто зарада запослених у администрацији - ниво локалне самоуправе у јулу 2025. је износила 132.280,00 дин)	3	132.280,00	4.762.080,00
Трошак накнаде за рад директора јавног комуналног предузећа	1	145.167,00	1.742.004,00
Трошак накнаде за рад надзорног одбора јавног комуналног предузећа	3	132.280,00	4.762.080,00
Укупни оперативни трошкови			52.377.458,40



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана

Овај сценарио базира се на претпоставци да би реализација пројекта у потпуности била финансирана из сопствених средстава Општине односно из буџета Општине и да би управљање и организовање услуге превоза и даље било вршено од стране новооснованог јавног комуналног предузећа. Овај сценарио подразумева да Општина у оквиру свог буџета може имати простора да обезбеди износ средстава који је неопходан да се изврши капитално улагање за набавку возила у износу од 239.088.000,00 динара у 1. и 10. години, односно 478.176.000,00 динара за период од 20 година.

Табела: Трошкови обављања делатности од стране Концедента – самостална реализација

Трошкови обављања делатности од стране Концедента - самостална реализација	
Трошкови горива	32.602.800,00
Трошкови зарада и накнада зарада	52.377.458,40
Трошкови годишњег одржавања	7.172.640,00
Трошкови замене пнеуматика	3.220.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	2.160.000,00
Остали административни трошкови	1.500.000,00
Укупно:	100.532.898,40

Трошкови које би Концедент имао у случају самосталне реализације пројекта (за обављање комуналне делатности) се односе на:

1. Трошкове горива – износ трошкова који би Концедент имао уколико би обављао делатност јавног превоза путника самостално;
2. Трошкове зарада и накнада зарада – износ трошкова зарада запослених само за комуналну делатност (градски и приградски саобраћај) у будућности (без предвиђеног повећања зарада, што би још додатно утицало на исказани износ трошкова односно исплативост у варијанти самосталне реализације);
3. Трошкове одржавања возног парка и замене пнеуматика – износ трошкова одржавања возног парка и замене пнеуматика;
4. Трошкове регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем – износ трошка уколико би Концедент самостално набавио возила;
5. Остале трошкове ЈКП-а који се односе на све тренутно постојеће трошкове обављања комуналне делатности изузев наведених трошкова горива, зарада, одржавања, тј. односе се на трошкове: канцеларијског материјала, електричне енергије, воде и све остале фиксне трошкове, на трошкове заштите на раду и слично.

На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Концедента у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања и без ризика

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	СВ	Укупно											
Приливи	1.658.450.393	2.855.635.200	0	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
	1.615.480.540	2.760.000.000											
	42.969.853	95.635.200											
Одливи	1.552.659.821	2.488.833.968	239.088.000	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	339.620.898
	375.783.437	478.176.000											
	1.176.876.384	2.010.657.968											
Нето новчани ток (ННТ)	105.790.572	366.801.232	-239.088.000	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	-153.803.298
		105.790.572											

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0,540650	0,511253	0,483454	0,457167	0,432309	0,408803	0,386575	0,365555	0,345679	0,326883
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000
0	0	0	0	0	0	0	0	0	47.817.600
100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898
37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	37.467.102	85.284.702
20.256.572	19.155.151	18.113.618	17.128.717	16.197.368	15.316.660	14.483.840	13.696.302	12.951.586	27.878.128
-49.130.799	-29.975.648	-11.862.030	5.266.687	21.464.055	36.780.716	51.264.555	64.960.853	77.912.443	105.790.572

Период враћања (година)	13,69
ИСП (интерна стопа приноса)	10,85%
НСВ у РСД	105.790.572
Коефицијент користи и трошкова	1,07

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

У претходној табели приказан је новчани ток пројектованих укупних прилива и одлива Концедента са финансирањем инвестиције из сопствених средстава и без ризика, на основу кога се може оценити финансијска одрживост пројекта.

Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средстава у пројекат, за период од 20 година показују да је период повраћаја уложене инвестиције 13,69 година, финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је позитивна и износи 105.790.572,00 динара док је интерна стопа приноса 10,85%.

Нето садашња вредност представља вредност за Концедента која преостаје након реализације пројекта. Оцена исплативости пројекта тј. одабир између исплативих и неисплативих пројеката се своди на избор нето садашње вредности чија је вредност већа од 0 јер је тада целокупна инвестиција враћена, а вредност која је преостала позитивна.

Нето садашња вредност која је негативна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства не враћају до краја планиране реализације пројекта и самим тим да улагање у пројекат није исплативо.

Период повраћаја инвестиције представља период за који ће инвестиција тј. уложена средства бити враћена, па период повраћаја дужи од периода трајања пројекта такође указује на неисплативост пројекта.

Анализом показатеља финансијске исплативости улагања у овом случају можемо закључити да пројекат није исплатив у опцији самосталне реализације.

Извори финансирања пројекта

Капитални инвестициони расходи пројекта могу бити финансирани из буџета, задуживањем Концедента и/или из капитала Концесионара, путем јавно-приватног партнерства.

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта задуживањем Концедента, тако да рацио однос дуга и буџетских средстава износи 70% према 30% (финансирање оваквих пројеката под комерцијалним условима подразумева да је потребно обезбедити и део улагања самостално, док се највећи део финансира од стране кредита односно банке).

Услови под којима поменута средства за финансирање могу бити обезбеђена су тренутно важећи услови задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Каматна стопа која је узета у обзир приликом обрачунавања трошкова финансирања износи 5%, а период задуживања 7 година.

Динамика обезбеђивања финансијских средстава у току реализације пројекта приказана је у табели у наставку, на основу плана реализације пројекта.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Табела: План финансирања у току реализације пројекта

План повлачења и отплате кредита (РСД)									
Година	0	1	2	3	4	5	6	7	Укупно
Повлачење кредита	167.361.600,00								167.361.600,00
Накнада	1.673.616,00								1.673.616,00
Камата	8.368.080,00	7.902.911,77	6.854.974,29	5.753.422,34	4.595.512,90	3.378.362,61	2.098.940,61	754.060,94	39.706.265,47
Трошкови камате и накнаде (2+3)	10.041.696,00	7.902.911,77	6.854.974,29	5.753.422,34	4.595.512,90	3.378.362,61	2.098.940,61	754.060,94	41.379.881,47
Отплата главнице	0,00	20.482.771,86	21.530.709,35	22.632.261,30	23.790.170,74	25.007.321,03	26.286.743,03	27.631.622,69	167.361.600,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	10.041.696,00	28.385.683,64	28.385.683,64	28.385.683,64	28.385.683,64	28.385.683,64	28.385.683,64	28.385.683,64	208.741.481,47

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 208.741.481,47 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 167.361.600,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 41.379.881,47 динара, што је износ трошкова који би додатно повећао финансијско оптерећење Општине.

У наредној табели ћемо анализирати финансијске показатеље и новчани ток Концедента уколико би се финансирање инвестиције вршило у складу са презентованим условима задуживања.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Концедента у опцији самосталне реализације пројекта са позајмљеним изворима финансирања и без ризика

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО СА ПОЗАЈМЉЕНИМ ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА												
Опис	РСД											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	СВ	Укупно										
Приливи	1.658.450.393	2.855.635.200	0	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
	1.615.480.540	2.760.000.000										
	42.969.853	95.635.200										
Одливи	1.610.420.293	2.571.593.731	249.129.696	108.435.810	107.387.873	106.286.321	105.128.411	103.911.261	102.631.839	101.286.959	100.532.898	349.662.594
	375.783.437	478.176.000										
	1.176.876.384	2.010.657.968										
	57.760.472	82.759.763										
Нето новчани ток (ННТ)	48.030.100	284.041.469	-249.129.696	29.564.190	30.612.127	31.713.679	32.871.589	34.088.739	35.368.161	36.713.041	37.467.102	-163.844.994
		48.030.100										

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
0,540650	0,511253	0,483454	0,457167	0,432309	0,408803	0,386575	0,365555	0,345679	0,326883	
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600	
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	47.817.600	
108.435.810	107.387.873	106.286.321	105.128.411	103.911.261	102.631.839	101.286.959	100.532.898	100.532.898	100.532.898	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	Период повраћаја (година)
7.902.912	6.854.974	5.753.422	4.595.513	3.378.363	2.098.941	754.061	0	0	0	17,47
29.564.190	30.612.127	31.713.679	32.871.589	34.088.739	35.368.161	36.713.041	37.467.102	37.467.102	85.284.702	ИСП (интерна стопа приноса)
15.983.867	15.650.528	15.332.103	15.027.801	14.736.871	14.458.607	14.192.339	13.696.302	12.951.586	27.878.128	7,94%
-95.894.166	-80.243.638	-64.911.535	-49.883.734	-35.146.863	-20.688.255	-6.495.917	7.200.385	20.151.971	48.030.100	НСВ у РСД
										48.030.100
										Коефицијент користи и трошкова
										1,03



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају позитивна и износи 48.030.100,00 динара. Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средстава у пројекат, за период од 20 година показују да је период повраћаја уложене инвестиције 17,47 година, док је интерна стопа приноса 10,85%.

Презентовани модели реализације пројекта не укључују процењене ризике тј. новчани износ трошкова који могу настати уколико све ризике реализације пројекта задржава Концедент.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Концедента у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања и укљученим ризицима

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО СА ПОЗАЈМЉЕНИМ ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА И РИЗИЦИМА РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	СВ	Укупно											
Приливи	1.658.450.393	2.855.635.200	0	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
	1.615.480.540	2.760.000.000											
	42.969.853	95.635.200											
Одливи	1.681.140.854	2.658.786.202	296.600.281	110.421.904	109.373.967	108.272.415	107.114.506	105.897.355	104.617.933	103.273.054	102.518.993	102.518.993	351.648.689
	375.783.437	478.176.000											
	1.176.876.384	2.010.657.968											
	57.760.472	82.759.763											
	21.351.284	21.351.284											
	26.119.302	26.119.302											
	23.249.976	39.721.886											
Нето новчани ток (ННТ)	-22.690.461	196.848.998	-296.600.281	27.578.096	28.626.033	29.727.585	30.885.494	32.102.645	33.382.067	34.726.946	35.481.007	35.481.007	-165.831.089
		-22.690.461											

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0,540650	0,511253	0,483454	0,457167	0,432309	0,408803	0,386575	0,365555	0,345679	0,326883
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000
0	0	0	0	0	0	0	0	0	47.817.600
110.421.904	109.373.967	108.272.415	107.114.506	105.897.355	104.617.933	103.273.054	102.518.993	102.518.993	102.518.993
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898	100.532.898
7.902.912	6.854.974	5.753.422	4.595.513	3.378.363	2.098.941	754.061	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094	1.986.094
27.578.096	28.626.033	29.727.585	30.885.494	32.102.645	33.382.067	34.726.946	35.481.007	35.481.007	83.298.607
14.910.086	14.635.132	14.371.918	14.119.824	13.878.265	13.646.686	13.424.564	12.970.275	12.265.035	27.228.908
-159.231.069	-144.595.937	-130.224.019	-116.104.194	-102.225.929	-88.579.243	-75.154.679	-62.184.404	-49.919.369	-22.690.461

Период повраћаја (година)	>20
НСВ у РСД	-22.690.461



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Нето садашња вредност је у овом случају негативна и умањена за вредност ризика у периоду припреме пројекта, реализације пројекта и за време трајања уговора. Нето садашња вредност уколико Концедент реализује пројекат самостално са изворима финансирања и задржава све процењене ризике износи –22.690.461,00 динара и указује да је пројекат у случају самосталне реализације изузетно неисплатив.

Модел јавно-приватног партнерства је разматран из позиције самосталне реализације од стране Концедента. У наредном делу ће бити размотрена исплативост пројекта из угла Концесионара.

Овај сценарио базиран је на следећим претпоставкама да Концесионар врши наплату карата од стране корисника, а Концедент исплаћује Концесионару концесиону накнаду као надокнаду трошкова по пређеном километру односно као разлику укупних трошкова (број километара * цена по пређеном километру) и остварених прилива од наплате карата. Концедент има обавезу контроле наплате карата.

Финансијски показатељи исплативости пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног Концесионара. Нето садашња вредност износи 31.406.725,00 динара, а период повраћаја инвестиције 18,68 година. Интерна стопа приноса је позитивна и износи 7,19%.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Концесионара у јавно-приватном партнерству

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	РЧ	Укупно											
Приливи	1.658.450.393	2.855.635.200	0	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
	1.053.574.265	1.800.000.000											
	561.906.275	960.000.000											
	42.969.853	95.635.200											
Одливи	1.627.043.668	2.599.994.268	249.129.696	109.855.837	108.807.900	107.706.348	106.548.438	105.331.288	104.051.866	102.706.986	101.952.925	101.952.925	351.082.621
	375.783.437	478.176.000											
	381.660.789	652.056.000											
	664.892.986	1.135.949.705											
	83.965.655	143.452.800											
	37.694.546	64.400.000											
	25.285.782	43.200.000											
	57.760.472	82.759.763											
Нето новчани ток	31.406.725	255.640.932	-249.129.696	28.144.163	29.192.100	30.293.652	31.451.562	32.668.712	33.948.134	35.293.014	36.047.075	36.047.075	-165.265.021
		31.406.725											

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0,540650	0,511253	0,483454	0,457167	0,432309	0,408803	0,386575	0,365555	0,345679	0,326883
138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	138.000.000	185.817.600
90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000
48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000
0	0	0	0	0	0	0	0	0	47.817.600
109.855.837	108.807.900	107.706.348	106.548.438	105.331.288	104.051.866	102.706.986	101.952.925	101.952.925	101.952.925
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800	32.602.800
56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485	56.797.485
7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640	7.172.640
3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000	3.220.000
2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000	2.160.000
7.902.912	6.854.974	5.753.422	4.599.513	3.378.363	2.098.941	754.061	0	0	0
28.144.163	29.192.100	30.293.652	31.451.562	32.668.712	33.948.134	35.293.014	36.047.075	36.047.075	83.864.675
15.216.130	14.924.536	14.645.586	14.378.612	14.122.981	13.878.096	13.643.392	13.177.204	12.460.713	27.413.946
-107.238.339	-92.313.803	-77.668.218	-63.289.606	-49.166.625	-35.288.529	-21.645.137	-8.467.933	3.992.779	31.406.725

Период повраћаја (година)	18,68
ИСП (интерна стопа приноса)	7,19%
НСВ и РСД	31.406.725
Коефицијент користи и трошкова	1,02



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Сада ће бити размотрена опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству и представити новчане токове Концедента уколико се финансирање инвестиције врши од стране приватног партнера и највећи проценат ризика реализације пројекта се преноси на Концесионара.

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Концедента у јавно-приватном партнерству

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА У ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	PV	Укупно											
Приливи	1.681.140.854	2.658.786.202	296.600.281	110.421.904	109.373.967	108.272.415	107.114.506	105.897.355	104.617.933	103.273.054	102.518.993	102.518.993	351.648.689
	1.681.140.854	2.658.786.202											
Одливи	1.619.717.505	2.765.071.811	3.058.588	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661
	561.906.275	960.000.000											
	1.053.574.265	1.800.000.000											
	4.236.965	5.071.811											
Нето новчани ток (ННТ)	61.423.349	-106.285.609	293.541.694	-27.678.757	-28.726.694	-29.828.246	-30.986.156	-32.203.306	-33.482.728	-34.827.608	-35.581.668	-35.581.668	213.548.028
		61.423.349											

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0,540650	0,511253	0,483454	0,457167	0,432309	0,408803	0,386575	0,365555	0,345679	0,326883
110.421.904	109.373.967	108.272.415	107.114.506	105.897.355	104.617.933	103.273.054	102.518.993	102.518.993	102.518.993
110.421.904	109.373.967	108.272.415	107.114.506	105.897.355	104.617.933	103.273.054	102.518.993	102.518.993	102.518.993
138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661	138.100.661
48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000	48.000.000
90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000	90.000.000
100.661	100.661	100.661	100.661	100.661	100.661	100.661	100.661	100.661	100.661
-27.678.757	-28.726.694	-29.828.246	-30.986.156	-32.203.306	-33.482.728	-34.827.608	-35.581.668	-35.581.668	-35.581.668
-14.964.508	-14.686.596	-14.420.583	-14.165.843	-13.921.782	-13.687.837	-13.463.477	-13.007.072	-12.299.832	-11.631.046
182.707.417	168.020.821	153.600.238	139.434.395	125.512.613	111.824.776	98.361.299	85.354.227	73.054.395	61.423.349

НСВ и РСД

61.423.349



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Презентовани модел јавно-приватног партнерства је исплатив за Јавног партнера и резултира нето садашњом вредности у износу од 61.423.349,00 динара. У случају јавно-приватног партнерства, Концеденту је возни парк одмах доступан и услуга одмах почиње да се извршава што значи да грађани одмах добијају квалитетну услугу јавног превоза. Концедент би у овом случају Концесионару исплаћивао концесиону накнаду од 48.000.000,00 годишње. Реализацијом овог пројекта у моделу ЈПП-а могла да буде остварена уштеда од минимално 296.600.281,00 динара за период од 20 година уз истовремену модернизацију комплетног возног парка.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

16.9 Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта

Табела: Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта

Финансијски показатељи	Самостална реализација пројекта од стране Јавног партнера			Јавно-приватно партнерство	
	Са сопственим средствима и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и са ризицима	Јавни партнер	Приватни партнер
Нето садашња вредност	105.790.572	48.030.100	-22.690.461	61.423.349	31.406.725
Период повраћаја	13,69	17,47	>20	одмах доступна услуга	18,68
Интерна стопа приноса	10,85%	7,94%	4,85%	одмах доступна услуга	7,19%

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би за Општину било најповољније да јавни градски и приградски превоз путника повери приватном партнеру, односно концесионару по моделу јавно-приватног партнерства са елементима концесије. У случају реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије нето садашња вредност (НСВ) Концедента – Јавног партнера би износила 61.423.349,00 динара. Концедент у наведеном случају нема трошак инвестирања у набавку возног парка, а Концесионар ће обезбедити увек доступну услугу јавног превоза путника у сваком моменту током трајања 20 година.

Са друге стране, уколико сагледамо пројекат из угла Концесионара / Приватног партнера, он би остварио нето садашњу вредност у износу од 31.406.725,00 динара, интерна стопа приноса (ИСП) би била 7,19%, а период повраћаја уложеног капитала би износио 18,68 године на основу чега се закључује да би реализација пројекта по наведеним условима била исплатива за јавног и приватног партнера. Имајући у виду да би период повраћаја уложеног капитала износио 18,68 година, процењено је да период трајања јавног уговора износи 20 година како би постојао економски интерес улагања приватног капитала за реализацију овакве врсте посла.

Дакле, несумњиво је да је једино исплативо решење за Концедента уколико би се предложени пројекат реализовао моделом јавно-приватног партнерства са елементима концесије.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

16.10 Врста и износи средстава обезбеђења приликом реализације Концесионог акта

Концедент ће у складу са Законом о јавним набавкама, јавним позивом и конкурсном документацијом захтевати од привредних субјеката да доставе оригинал банкарску гаранцију као средство обезбеђења за озбиљност понуде.

Комисија за јавну набавку предлаже врсту и висину конкретних гаранција. У складу са чланом 94. ЗЈН, банкарска гаранција не може да буде већа од 3% вредности понуде без пореза на додату вредност. Банкарска гаранција треба да буде са клаузулама неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења 30 дана дужим од рока важења понуде. Концедент ће имати права да активира ово средство обезбеђења у случају да понуђач одустане од своје понуде у року важења понуде, не достави доказе о испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта у складу са чланом 119. овог закона, неосновано одбије да закључи уговор о јавној набавци или не достави обезбеђење за извршење уговора о јавној набавци.

На сва питања везана за гаранцију за озбиљност понуде примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке.

Средства обезбеђења депонују се на за то прикладном месту код Јавног партнера који је дужан да их чува до момента важења у складу са законом.

Концесионар је дужан да најкасније у року од 15 дана од дана закључења уговора достави банкарску гаранцију за испуњење уговорних обавеза која би износила највише 10% од уговорене концесионе накнаде на годишњем нивоу без ПДВ-а, која се обнавља на годишњем нивоу.

Ове гаранције ће се достављати 15 дана пре истека претходне гаранције, са роком важења 12 месеци.

Концедент прихвата да изда одређена, разумно захтевана, средства обезбеђења и прихвати преузимање одређених одговорности које су неопходне Концесионару у вези са било којом обавезом из јавног уговора као средство финансијског обезбеђења за поштовање уговорних обавеза у периоду пружања услуга и то: муниципалне менице или овлашћење за задужење консолидованог рачуна трезора локалне самоуправе на вредност приказаној у понуди привредног субјекта.

16.11 Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру

Концесионар може поднети захтев за давање сагласности о промени цене накнаде, при чему Скупштини општине Велика Плана доставља образложење које нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложене цене (цене рада, материјала, електричне енергије за привреду, воде, енергената, промена курса, промена стопе инфлације, промена



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

законске регулативе и др.). Скупштина општине Велика Плана доноси одлуку о давању сагласности на промену накнаде.

Такође, чланом 46. ЗППК дефинисано је да приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, Јавни партнер уређује и питања која се односе на накнаду Приватном партнеру, начин и формулу за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које Концедент треба да изврши Концесионару, као и обим обавезе Концесионара да зависно од случаја обезбеди измену 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 Концесионара.

Израда предлога концесионог акта извршена је на бази свих тржишно расположивих података, трошкова и цена у моменту израде концесионог акта. Основ за израду представљала је процена свих трошкова обављања делатности за целокупан обрачунски период, свих прихода неопходних да би комунална делатност могла да се обавља најквалитетније и услуга буде пружена на најбољи могући начин, броја процењених километара (на бази броја градских и приградских линија), обрачун показатеља рентабилности, профитабилности, банкабилности и друго.

На основу тих података формиран су новчани токови Концедента и Концесионара, компаратор трошкова и извршено је поређење алтернативних варијанти.

На основу предложеног модела реализације пројекта можемо закључити да је за организовање услуге превоза на годишњем нивоу неопходно обезбедити укупно **138.000.000,00 динара** исказано у нето вредности, односно 90.000.000,00 нето прихода од наплате карата и 48.000.000,00 нето прихода од концесионе накнаде. Уколико посматрамо то у односу на број предвиђених пређених километара годишње можемо закључити да је за организовање и обављање делатности градског и приградског превоза путника неопходно обезбедити износ од 237,51 динара по пређеном километру како би услуга могла бити пружена на задовољавајућем нивоу. За пређену километражу на возилима која још увек нису замењена (очекивана замена је у првих годину дана од дана закључења уговора, односно у 10. години када се врши реинвестирање) цена по километру ће бити умањена за 20% све до момента набавке нових возила и увођења истих у ред вожње. Током трајања уговора, ниједно возило не сме да буде старије од 10 година.

Како стално долази до промене тржишних услова односно промена цена које узрокују промене трошкова горива, зарада, одржавања и слично, а пројекат се реализује у периоду од 20 година, неопходно је планирати и на који начин би, током периода пружања услуге, могло доћи до корекције цене која је понуђена приликом спровођења отвореног поступка јавне набавке и уговорена приликом потписивања уговора о јавно-приватном партнерству.

Промене услова на тржишту које доводе до промена цена улазних параметара подносе оба партнера, како је и објашњено у анализи ризика и ти ризици обрачунати су у новчане токове оба партнера.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Процена цене услуге по пређеном километру коју би Концедент исплаћивао Концесионару спроведена је на основу сагледавања укупног износа трошкова обављања комуналне делатности у тренутку израде предлога концесионог акта и односа трошкова према броју процењених километара, узимајући у обзир и комплетан износ прихода који ће бити неопходан за покриће трошкова обављања делатности како би и Концедент и Концесионар пословали одрживо и банкабилно и како би делатност и пружање услуге могло да се обавља на најквалитетнијем нивоу.

Трошкови обављања делатности у моменту израде предлога концесионог акта односили су се на следеће:

1. Набавку возног парка ЕУРО6;
2. Зараду и накнаду зарада лица ангажованих за обављање делатности;
3. Погонско гориво;
4. Редовно одржавање возног парка;
5. Замена пнеуматика;
6. Регистрација са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем;
7. Финансирање.

У складу са проценом висине трошкова извршена је и процена висине прихода како би пројекат био исплатив за потенцијалног Концесионара. Укупан процењени износ прихода износио би 2.760.000.000,00 динара за свих 20 година периода трајања пројекта односно просечно 138.000.000,00 динара на годишњем нивоу. То је истовремено и минимални износ прихода који би морао бити остварен на годишњем нивоу како би пројекат био исплатив.

Процењено је да би износ годишњег прихода од продаје карата током периода трајања пројекта износио око 90.000.000,00 динара, док би годишња концесиона накнада износила 48.000.000,00 динара.

Износ прихода који би могао бити остварен током периода трајања пројекта на годишњем нивоу износио би 138.000.000,00 динара. То је износ који је неопходан како би се остварило планираних 581.040,00 км, па би просечна цена коштања пређеног километра са износила до 237,51 динара у тренутку израде предлога концесионог акта.

За пређену километражу на возилима која још увек нису замењена (очекивана замена је у првих годину дана од дана закључења уговора) цена по километру ће бити умањена за 20% све до момента набавке нових возила и увођења истих у ред вожње.

Правни основ промене уговорене цене током периода трајања пројекта

Члан 28. става 2. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018) предвиђа да на одлуку о промени цена комуналних услуга сагласност даје надлежни орган јединице локалне самоуправе. Ставом 3. истог члана дефинисано је да вршилац комуналне делатности надлежном органу јединице локалне самоуправе доставља образложење које нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложене цене.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

Елементи који су узети у обзир приликом формирања цене су истовремено и елементи на бази којих се може одлучивати о промени цене током периода трајања уговора, а само неки од тих елемената су цена рада, цена енергената, промена курса, промена стопе инфлације, промена законске регулативе и сл.

Неповољна финансијска ситуација која се догађа тренутно на глобалном, а самим тим и локалном нивоу, односно на територији Републике Србије, а која је у вези са последицама пандемије вируса covid-19, ратним стањем на територији Украјине, довела је до значајнијег пораста цена енергената, цена електричне енергије, цена рада, цена позајмљивања новца на финансијским тржиштима, пораста цена основних животних намирница и потрошачке корпе, па самим тим и инфлације. Ово су само неки од параметара који утичу на то да је потребно размотрити повећање цене услуге по пређеном километру како би комунална делатност могла неметано да се обавља и како би услуга била пружена на најбољи могући начин.

Учешће трошкова обављања делатности у укупно формираној цени услуге

Како би било могуће одредити тренутну цену пређеног километра услуге, неопходно је сагледати начин формирања цене и однос улазних параметара на формирање цене.

Цена услуге процењена је на бази односа просечног годишњег износа прихода (138.000.000,00 динара) и броја процењених километара који је неопходан за обављање делатности (581.040,00 км).

Факторе који су утицали на формирање иницијалне цене можемо означити на следећи начин:

- A – Трошкови набавке возног парка ЕУРО6
- B – Трошкови погонског горива
- C – Трошкови зарада и накнада зарада лица ангажованих за обављање делатности
- D – Трошкови редовног одржавања возног парка
- E – Трошкови замене пнеуматика
- F – Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем
- G – Трошкови финансирања

Укупан процењени износ трошкова обављања делатности сачињен је од параметара који су наведени изнад. Сваки од наведених параметара узима одређени проценат учешћа у укупном износу трошкова.

Апсолутни износ трошкова (за све време трајања пројекта), као и процентуално учешће представљени су у наставку:

- A – 478.176.000,00 динара односно $478.176.000,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 18,39\%$
- B – 652.056.000,00 динара односно $652.056.000,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 25,08\%$
- C – 1.135.949.705,00 динара односно $1.135.949.705,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 43,69\%$
- D – 143.452.800,00 динара односно $143.452.800,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 5,52\%$



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

E – 64.400.000,00 динара односно $64.400.000,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 2,48\%$

F – 43.200.000,00 динара односно $43.200.000,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 1,66\%$

G – 82.759.763,00 динара односно $82.759.763,00 / 2.599.994.268,00 * 100 = 3,18\%$

Учешће трошкова обављања делатности у формираној цени која се исплаћује Концесионару у моменту закључења уговора може се изразити на следећи начин:

237,51 динара = A + B + C + D + E + F + G = 43,68 + 59,56 + 103,77 + 13,10 + 5,88 + 3,95 + 7,56

Методологија усклађивања цене током периода трајања пројекта

Да бисмо дошли до формуле за промену цене потребно је представљени израз помножити са процентуалним повећањем/смањењем цена (трошковних категорија) у новом обрачунском периоду. То значи да је неопходно укључити повећање/смањење јединичних цена и трошкова приликом формирања нове цене тј. вредности коју је потребно исплаћивати Приватном партнеру, уз задржавање вредности које ће представљати **константе приликом будућег формирања цене. Праг за измену цене по овом моделу јесте +/- 5% за сваку категорију трошка укупне цене односно промену било којег дела категорије трошкова могуће је извршити само уколико је дошло до процентуалног пораста односно смањења за 5%. То значи да приликом обрачуна нове вредности треба узети у обзир процентуално повећање/смањење у односу на моменат формирања иницијалне цене од 237,51 динара, тј. потребно је упоредити иницијалне параметре за формирање цене са новим ценама. Такође, како се иницијална набавка возила и додатне опреме врши приликом закључења уговора, односно најкасније 12 месеци од момента закључења уговора, ову ставку сматрамо константом и Концесионар у овом случају не би имао право на корекцију цене поменутог удела.**

На пример, уколико за време реализације пројекта дође до пораста трошкова зарада за одређени износ, на пример за 10,00%, у складу са тим потребно је цену ускладити на следећи начин: константу за део C од 103,77 динара увећати за 10,00%. Овакво усклађивање ће се по потреби вршити за све трошковне категорије.

Претходно наведено означава само просту промену цене основних параметара, на основу примера пораста наведених категорија трошкова који је дат, без утицаја инфлаторног фактора на финално формирану вредност цене по пређеном километру, тако да је наставку размотрена финална формула за промену цене:

Процена нове цене = 237,51 динара/км * инфлаторни фактор

Инфлаторни фактор представља промену у инфлаторним условима на територији Републике Србије (пошто је цена уговорена у домаћој валути) од момента израде предлога Концесионог акта до неког будућег тренутка у току реализације пројекта.

Према информацијама Народне банке Србије (у даљем тексту НБС) инфлација за последњи обрачунски период тренутно износи 5%², уколико за време реализације дође пораста

² Извор: Извештај о инфлацији, Народна банка Србије



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

цена и обезвређења вредности новца и стопа инфлације буде износила, на пример 10,00%, то значи да је дошло до обезвређивања новца за 5%, па је неопходно и то узети у обзир приликом формирања финалне вредности цене за будући обрачунски период.

Када сагледамо све напред наведено, процена нове цене могла би бити обрачуната на следећи начин:

$$\text{Процена нове цене} = 237,51 \text{ динара/км} * 105,00\%$$

Коригована годишња основна накнада, односно цена по пређеном километру, одређена у складу са овим Концесионим актом примењиваће се од 1. марта сваке године почевши од дана почетка периода вршења услуга.



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

17. ПОДАЦИ О ДРУГИМ УГОВОРИМА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈУ ПРЕ, ЗА ВРЕМЕ ИЛИ ПОСЛЕ ЗАКЉУЧЕЊА ЈАВНОГ УГОВОРА

Јавним уговором се може предвидети да Концедент и Концесионар пре, истовремено или после закључења јавног уговора закључе и друге уговоре било у форми прилога јавног уговора, било као посебни уговори, ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба Концессионог акта, као што су уговори о преносу права коришћења непокретних и покретних ствари, пренос, односно уступање концессионару уговора које закључи Јавно тело, преузимање запослених итд.

Како је прописано чланом 71. Закона о јавно-приватном партнерству и концессијама, Концесионар може установити заложно право или друго средство обезбеђења на имовини, која је предмет јавног уговора у корист банке или друге финансијске институције ако је то предвиђено јавним уговором и уз претходно одобрење Концедента, осим на стварима на којима се, у смислу закона којим се уређује јавна својина, не може засновати хипотека или друго средство стварног обезбеђења. Ова права не могу бити пренета или додељена трећим лицима без изричите сагласности Јавног партнера.

Након успостављања заложног права, Концесионар је дужан да у року од највише 30 дана од дана установљавања заложног права обавести орган Општине Велика Плана надлежан за послове финансија, о свим оствареним заложним правима.

Приликом израде конкурсне документације и модела јавног уговора, наручилац ће одредити и дефинисати све појединости о потенцијалним уговорима који се могу закључити ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба Концессионог акта.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

18. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Обавезе Јавног партнера / Концедента биле би:

- 1) спровођење поступка одабира Концесионара;
- 2) активно учествовање у исходавању свих дозвола, сагласности, лиценци и друге неопходне документације у циљу квалитетне реализације пројекта;
- 3) вршење контроле наплате карата;
- 4) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 5) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- 6) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом цена;
- 7) надокнађивање трошкова по пређеном километру Приватном партнеру.

Права Јавног партнера / Концедента би била да:

- 1) врши редовну контролу квалитета пружања комуналне услуге;
- 2) уводи нове линије, нови ред вожње или мења постојеће линије и ред вожње, уколико постоји потреба за њима;
- 3) одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником).

Обавезе Приватног партнера / Концесионара биле би да обезбеди финансијска и техничка средства за спровођење пројекта пружања ове делатности кроз следеће активности:

- 1) одмах по закључењу јавног уговора вршиће се припрема, запошљавање нових кадрова уколико буде потребе за тим, обезбедиће се возила за превоз путника у складу са уговором и вршиће се друге припремне активности на начин и динамиком којом ће се обезбедити континуитет обављања комуналне делатности, без прекида;
- 2) увођење система видео надзора, електронске наплате карата и бројања путника у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника и да исте одржава, а у складу са предвиђеном динамиком;
- 3) капитално инвестирање које се односи на набавку 9 нових возила емисионе класе ЕУРО6 категорије, увођење видео надзора у возила, као и увођење система електронске наплате карата – сва возила којима се буде обављао јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији Општине Велика Плана треба да задовоље стандард ЕУРО6;



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

- 4) обнављање возног парка у 10. години трајања пројекта, које се односи на набавку 9 нових возила емисионе класе ЕУРО6 категорије;
- 5) Концесионар је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника;
- 6) Концесионар ће обезбедити простор за паркирање и одржавање возила, као и одговарајућу и квалитетну сервисну подршку и радионицу за одржавање, поправке возила, технички преглед и др;
- 7) Концесионар ће: вршити редовне провере исправности возила на дневном нивоу и отклањање уочених недостатака и кварова, како би омогућио да возила буду у потпуности безбедна за вожњу; одржавати у исправном стању све делове возила битне за безбедност и квалитет превоза; обезбедити чиста возила температуре прилагођене спољним утицајима;
- 8) Концесионар се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности – возила у оквиру возног парка морају имати најмање једно место резервисано за особе са инвалидитетом;
- 9) вршење јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором; Концесионар ће током трајања уговорног периода испуњавати услове неопходне за обављање услуга превоза према условима предвиђеним у конкурсној документацији, јавном уговору и у складу са законом и наплата карата путем система електронске наплате карата;
- 10) једном годишње најмање Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и реда вожње и да предложи евентуалне измене;
- 11) уколико се повећа број путника и број пређене километраже Концесионар ће бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим;
- 12) извештавања Јавног партнера о извршењу уговора и пословању на сваких 6 месеци током свих 20 година трајања уговора у складу са законом.

Истовремено са преузетим обавезама, Приватни партнер / Концесионар ће остварити следећа права:

- 1) искључиво право обављања јавног аутобуског градског и приградског превоза на целокупној територији Општине Велика Плана;
- 2) право на наплату карата за услуге превоза путника путем система електронске наплате карата;
- 3) остваривање прихода од концесионе накнаде на месечном нивоу од стране Општине Велика Плана.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

19. ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ

19.1 Информације о поступку доделе и објављивању јавног позива

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

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом. Јавни уговор закључиће се као уговор о јавно-приватном партнерству са елементима концесије.

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

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

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

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

Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници "Tenders Electronic Daily" и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра. Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

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

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

19.2 Критеријуми избора и доделе и одабрани поступак доделе уговора

Одабрани поступак доделе је отворени поступак у складу са законом којим се уређују јавне набавке. Наручилац је дужан да у конкурсној документацији одреди критеријуме за избор Концесионара и елементе критеријума.

Критеријум за доделу уговора је, сходно члану 132. ЗЈН, економски најповољнија понуда, која ће се одређивати на основу неких од следећих критеријума: понуђена цена – најнижи износ понуђене концесионе накнаде.

Као други критеријум за доделу уговора конкурсном документацијом се може одредити и евентуално трошак применом приступа трошковне ефикасности, као што је трошак животног циклуса који у релевантној мери обухватају трошкове приписане спољашњим еколошким факторима повезаним са услугом током њиховог животног циклуса, под условом да њихова новчана вредност може да се одреди и провери, а који могу да обухвате трошкове емисије гасова са ефектом стаклене баште и емисије других загађивача, као и друге трошкове ублажавања климатских промена у складу са чланом 134. ставом 1. тачком 2) ЗЈН.

Критеријум за оцењивање понуда ће се ближе одредити у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

19.3 Садржина јавног уговора

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству, јавни уговор садржи права и обавезе уговорних стране, одредбе, услове и друге клаузуле које Концедент сматра неопходним како би се пројекат реализовао у поступности и у складу са законом. Такође, уговор садржи и друге елементе који се односе на трећа лица на која утиче закључење овог уговора и који имају значајну улогу у реализацији пројекта.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавно тело би требало да уреди нека од следећих питања:

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



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

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;
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;



Концессиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

15. јемства која треба да обезбеди Концессионар или Концедент (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
16. покриће осигурањем које треба да обезбеђује Концессионар;
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/концессионара из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера/концессионара (step-in right), уз дефинисање последица коришћења тог права;



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

28. опорезивање и фискална питања - ако постоје.

На сва питања која се односе на јавни уговор, а која нису посебно уређена овим Законом, примењују се прописи Републике Србије.

19.4 Давање сагласности на јавни уговор

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

Скупштина општине Велика Плана дужна је да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине општине Велика Плана. 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. Ако није другачије уговорено у писаном облику, Концедент, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.

19.5 Закључивање јавног уговора

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се обавезно оверава. Закључењем јавног уговора концесионар стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

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



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

20. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Планирање времена реализације пројекта дефинише се као одвијање процеса реализације пројекта по појединим фазама и односи се на планирање и разраду времена реализације пројекта. Овим планирањем се анализира време потребно за реализацију пројекта, и утврђује термин завршетка, како појединих делова пројекта, тако и пројекат у целини. Периоди у којима ће се дешавати одређене активности почевши од друге фазе су дати као предлози временских оквира који су предложени у складу са законом и представљају максималне рокове у којима би одређени надлежни органи требало да донесу потребне одлуке.

Табела: Планирана динамика развоја пројекта

Активност	Период				
Прва фаза	авг '25	сеп '25	окт '25	нов. '25 - јан. '26	феб. '26
Иницијатива Јавног тела за покретање поступка ЈПП					
Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП					
Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП					
Снимање тренутног стања, креирање линија и реда вожње, припрема података					
Припрема Концесионог акта					
Упућивање Концесионог акта надлежном органу Јавног тела					
Друга фаза	феб. '26	март. '26	апр. '26	мај. '26	јун. '26
Разматрање и усвајање предложеног Концесионог акта од стране надлежног органа					
Упућивање Концесионог акта Комисији за ЈПП					
Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП					
Трећа фаза	јул. '26	авг. '26	сеп '26	окт. '26	нов '26
Припрема конкурсне документације					
Процес избора концесионара укључујући све рокове по ЗЈН и ЗЈППК					
Сагласност Скупштине општине на јавни уговор					
Закључивање и објављивање јавног уговора					
Четврта фаза	дец '26	јан '27	јан '47		
Припремни период					
Период вршења услуге (20 година)					



Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Општине Велика Плана

21. ЗАКЉУЧАК

Реализацијом Концесионог акта доћи ће до повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника, и имплементације одрживог система превоза на период од 20 година. Реализацијом пројекта могуће је редуковати загађење животне средине смањењем емисије угљен-диоксида и оксида азота.

Концесиони акт је економско-финансијски оправдан и омогућиће смањење расхода, додатне приходе и остваривање директних и индиректних економских користи пре свега за јавног партнера, а затим и за приватног.

Најважнији циљеви овог пројекта јесу пружање квалитетне комуналне услуге јавног превоза и подизање квалитета исте, смањење трошкова из буџета Општине уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије угљен-диоксида и оксида азота.

UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS) представља компас за јавно-приватна партнерства која за циљ имају одрживи развој. Важно је да Концедент користи PIERS за унапређивање пројекта и оцену успешности реализације пројекта. PIERS се може користити од ране фазе идентификације пројекта па све до развоја и имплементације пројекта. Идентификација пројекта односи се на фазу концепта пројекта (оригиналну идеју) када се спроводе студије изводљивости. Током ове фазе пројекта, Концедент може да износи своје идеје, стратегију и циљеве пројекта. Развој пројекта односи се на фазу пројекта у којој долази до детаљног обликовања пројекта кроз пуну изводљивост, технички дизајн, правно и финансијско структурирање, поступак јавне набавке све до потписивања уговора са приватним партнером. Имплементација пројекта се односи на фазе инвестирања, рада и управљања уговором пројекта током животног века пројекта. У овој фази пројекта, дизајн пројекта и обавезе су дефинисане, а Концедент је у позицији да прати учинак и усклађеност. Што се PIERS раније примењује у животном циклусу пројекта, то већу вредност може да пружи. На пример, способност да се изврши промена пројекта и њихови повезани трошкови, обично су много нижи током фазе имплементације пројекта него у фази идентификације пројекта где је способност да се промене изврше у пројекту много већа. Због тога, критеријуми, индикатори и методологија процењивања пројекта представљају значајан алат за Концедента, све у циљу унапређења крајњих исхода пројекта.



*Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског
превоза путника на територији Општине Велика Плана*



ОПШТИНСКО ВЕЋЕ

ОДЛУКЕ

36.

На основу члана 6. Одлуке о јавном градском и приградском превозу путника на територији општине Велика Плана ("Службени лист општине Велика Плана", број 1/24), члана 44. Статута општине Велика Плана ("Међуопштински службени лист општина Велика Плана и Смедеревска Паланка", број 10/19) и члана 22. Пословника Општинског већа општине Велика Плана ("Међуопштински службени лист општина Велика Плана и Смедеревска Паланка", број 47/08 и 29/19),

Општинско веће општине Велика Плана на 126. седници одржаној дана 16. априла 2026. године, донело је

О Д Л У К У

О ПОВЕРАВАЊУ УСЛУГЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У ЛИНИЈСКОМ ГРАДСКОМ И ПРИГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

Члан 1.

У циљу обезбеђивања континуираног обављања превоза путника у линијском градском и приградском саобраћају на територији општине Велика Плана и превазилажења проблема насталих у вршењу ове комуналне делатности, Општинско веће општине Велика Плана поверава привредном друштву "ЈУГОПРЕВОЗ" д.о.о. Велика Плана (у даљем тексту: вршилац комуналне делатности) обављање комуналне делатности – превоз путника у линијском градском и приградском саобраћају на територији општине Велика Плана, према приложеним линијама и регистрованим редовима возње.

Члан 2.

Цене по којима ће се обављати превоз путника у линијском, градском и приградском саобраћају утврђене су ценовником услуга за одложено плаћање месечних карата и ценовником услуга за готовинско плаћање.

Члан 3.

Превоз путника у линијском, градском и приградском саобраћају из члана 1. ове одлуке,

поверава се вршиоцу комуналне делатности на период од три месеца, почев од 01.05.2026. године до 31.07.2026. године.

Члан 4.

Превоз путника у линијском, градском и приградском саобраћају из члана 1. ове одлуке, вршилац комуналне делатности ће обављати на територији општине Велика Плана у складу са редовима возње које поверава одељење Општинске управе општине Велика Плана надлежно за послове привреде и локалног економског развоја.

Члан 5.

Вршилац комуналне делатности дужан је да поверену делатност обавља на начин и у складу са условима за обављање комуналне делатности прописаним законом, општинским одлукама и уговором закљученим на основу ове одлуке.

Члан 6.

О поверавању обављања комуналне делатности из члана 1. ове одлуке закључиће се уговор између Општине Велика Плана и вршиоца комуналне делатности, којим ће бити регулисана међусобна права и обавезе, као и остала питања од значаја за комуналну делатност која се поверава.

Овлашћује се председник општине Велика Плана да са овлашћеним представником вршиоца комуналне делатности, потпише уговор из става 1. овог члана.

Члан 7.

Ову одлуку објавити у "Службеном листу општине Велика Плана".

Број: 011-16/2026-II
У Великој Плани, 16. априла 2026. године

ОПШТИНСКО ВЕЋЕ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА

ПРЕДСЕДНИК
Страхиња Павешковић, с. р.

ДРУГА АКТА**37.**

На основу члана 100. Закона о заштити животне средине ("Службени гласник РС", број 135/2004, 36/2009, 72/2009, 43/2011 - одлука УС, 14/2016, 76/2018 - др.закон и 95/2018 и 94/2024 - др. закон), члана 11. став 1.тачка 11) Статута општине Велика Плана ("Међуопштински службени лист општина Велика Плана и Смедеревска Паланка", број 10/2019) и члана 6. Одлуке о оснивању Фонда за заштиту животне средине општине Велика Плана ("Међуопштински службени лист општина Велика Плана и Смедеревска Паланка", број 20/2009),

Општинско веће општине Велика Плана, на 126. седници одржаној 16. априла 2026. године, по прибављеној сагласности Министарства заштите животне средине Републике Србије, број: 000589600 2026 14850 007 011400 04304 002_од_25.фебруара2026.године, донело је

**ПРОГРАМ О ИЗМЕНИ ПРОГРАМА
КОРИШЋЕЊА СРЕДСТАВА
ЗА ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ ЗА 2026.
ГОДИНУ**

I

У Програму коришћења средстава за заштиту животне средине за 2026. годину, број 110-6/2026-II од 5.03.2026. године финансијска средства потребна за реализацију предвиђене активности меља се: Обрасцу 1, редном броју активности 2. **Санација и рекултивација неуређених (дивљих) депонија на територији општине**, у колони Финансијска средства потребна за реализацију предвиђене активности износ "2.300.000,00" замењује се износом "1.200.000,00".

У редном броју активности **3. Набавка опреме за сакупљање отпада (типизираних стубних канта за смеће)**, у колони Финансијска средства потребна за реализацију предвиђене активности износ 400.000,00 замењује се износом "1.200.000,00".

У редном броју активности **4. Подизање, одржавање, унапређење и опремање зелених и других јавних површина на територији општине**, у колони Финансијска средства потребна за реализацију предвиђене активности износ "350.000,00" замењује се износом

"650.000,00".

II

Овај програм објавити у "Службеном листу општине Велика Плана".

Број: 110-7/2026-II
У Великој Плани, 16. априла 2026. године

**ОПШТИНСКО ВЕЋЕ ОПШТИНЕ
ВЕЛИКА ПЛАНА**

ПРЕДСЕДНИК
Страхиња Павешковић, с. р.

38.

На основу Закона о јавном здрављу ("Сл. гласник РС", број 15/2016) и члана 22. Пословника о раду Општинског већа општине Велика Плана ("Међуопштински службени лист општина Велика Плана и Смедеревска Паланка", број 47/08 и 29/19)

Општинско веће општине Велика Плана, на 127. седници одржаној 22. априла 2026. године, донело је

ЗАКЉУЧАК

**о усвајању Планова спремности и одговора на
јавноздравствене
претње у кризним и ванредним ситуацијама**

1. Усвајају се Планови спремности и одговора на јавноздравствене претње у кризним и ванредним ситуацијама, и то:

-План спремности и одговора на јавно-здравствене ризике за поплаве.

-План спремности и одговора на јавно-здравствене ризике за морбиле.

-План спремности и одговора на јавно-здравствене ризике за сезонски грип/КОВИД-19.

2. Закључак у препису доставити: Општинском штабу за ванредне ситуације Велика Плана, Одељењу за друштвене делатности општинске управе општине Велика Плана, документацији и архиви.

3. Овај закључак ступа на снагу даном доношења и објављује се у „Службеном листу општине Велика Плана“.

**ОПШТИНСКО ВЕЋЕ ОПШТИНЕ ВЕЛИКА
ПЛАНА**

Број: 037-76/2026-II од 22. априла 2026. године

ПРЕДСЕДНИК

Страхиња Павешковић

С А Д Р Ж А Ј

Рег.бр.	Предмет	Страна
---------	---------	--------

**ОПШТИНА ВЕЛИКА ПЛАНА
СКУПШТИНА ОПШТИНЕ****ОДЛУКЕ**

35. Одлука о усвајању Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Велика Плана.....248

ОПШТИНСКО ВЕЋЕ**ОДЛУКЕ**

36. Одлука о поверавању услуге превоза путника у линијском градском и приградском саобраћају на територији општине Велика Плана.....370

ДРУГА АКТА

37. Програм о измени Програма коришћења средстава за заштиту животне средине за 2026. годину.....371

38. Закључак о усвајању Планава спремности и одговора на јавноздравствене претње у кризним и ванредним ситуацијама.....371

Издавач: **СКУПШТИНА ОПШТИНЕ ВЕЛИКА ПЛАНА, Милоша Великог 30**

Уредник: **Радиша Исаиловић – Александра Обрадовић**

Рачун Скупштине општине Велика Плана: **840-39640-33**

Редакција: **Библиотека "Радоје Домановић" Велика Плана, Косовска 19**

(026) 516 256, rdbiblioteka@gmail.com

Рачунарска обрада и штампа: **Штампарија „Мозаик" Велика Плана**