



СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК ГРАДА ВАЉЕВА

ГОДИНА XLVII БРОЈ 11 свеска 4

6. јул 2026.

ИЗЛАЗИ ПО ПОТРЕБИ

ОДЛУКУ О УСВАЈАЊУ ПРЕДЛОГА КОНЦЕСИОНОГ АКТА РАДИ ПОВЕРАВАЊА ОБАВЉАЊА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У ГРАДСКОМ И ПРИГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВАЉЕВА

Члан 1.

Усваја се Предлог концесионог акта ради поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева на који је Комисија за јавно-приватно партнерство дала позитивно Мишљење број: 29/2026 од 02.07.2026. године.

Члан 2.

Саставни део ове одлуке чини Предлог концесионог акта ради поверавања обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева.

Члан 3.

По усвајању предлога за доношење концесионог акта, предложени концесиони акт постаје концесиони акт.

Члан 4.

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику града Ваљева“.

СКУПШТИНА ГРАДА ВАЉЕВА
Број: 343-468/2026-02

**ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ
ГРАДА ВАЉЕВА**
Др Слободан М. Гвозденовић, с.р.



**ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА РАДИ
ПОВЕРАВАЊА ОБАВЉАЊА КОМУНАЛНЕ
ДЕЛАТНОСТИ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У
ГРАДСКОМ И ПРИГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ НА
ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВАЉЕВА**

Јун, 2026. године



САДРЖАЈ

1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ.....	3
2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ.....	3
2.1. Основни подаци о граду, приказ тренутног стања и предлог будућег стања	4
2.2. Циљеви пројекта	12
3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ.....	13
4. ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	16
5. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО-ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА.....	18
6. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	26
7. ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА И РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ –	31
ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	31
8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТИ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ.....	33
8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза	33
8.3. Цена комуналне услуге градског и приградског линијског превоза путника	35
8.4. Концесиона накнада	36
9. ПРОЈЕКЦИЈА ПОСЛОВАЊА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА	38
<i>Пројекција пословања</i>	39
<i>Обим, начин и извори финансирања јавног партнера</i>	43
10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА	44
11. АНАЛИЗА ЕКОНОМСКЕ ЕФИКАСНОСТИ ПРОЈЕКТА	47
<i>Ефекти на буџет јавног партнера</i>	47
12. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	48
13. ЈАВНИ УГОВОР	51
14. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	55
15. ПРИЛОЗИ	56



1. ПОЈАМ КОНЦЕСИЈЕ

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

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

Чланом 10. став 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) одређено је да 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 тог права заједно са плаћањем.

2. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ

Предмет спровођења пројекта је поверавање обављања делатности градско-приградског превоза путника на територији Града Ваљева у целини, једном приватном партнеру односно концесионару. Основни разлог поверавања делатности јавног превоза путника на територији Града Ваљева, као обједињеног пакета, који ће бити понуђен једном приватном партнеру путем јавног конкурса, произилази превасходно из искустава која су стечена у претходном периоду обављања делатности превоза путника. Наиме, разматрањем функционисања градско-приградског превоза путника на територији Града Ваљева утврђени су основни недостаци у систему превоза. Чињеница је и да је с обзиром на број путника, цену возила, плате запослених и друге издатке, формирање јавног предузећа економски неодрживо. Предмет јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер односно концедент закључити са приватним партнерима је обављање комуналне делатности превоза путника на територији Града Ваљева.



2.1. Основни подаци о граду, приказ тренутног стања и предлог будућег стања

Град Ваљево се налази у срцу западне Србије, стотинак километара југозападно од Београда уздиже се ланац ваљевских планина. Спајањем Обнице и Јабланице настаје Колубара, док јој се у самом градском језгру придружује бистра река Градац, позната по својој клисури која је под заштитом државе као Предео изузетних одлика Градац. Ваљево спада међу већа и развијенија насеља у Србији.

Према попису из 2022. године, на територији града живи 82.169 становника¹. Током историје српског народа Ваљевци су често имали истакнуту улогу у покретима за национално ослобођење, али, поред војсковођа и народних вођа, знатан је и број значајних књижевника, уметника и научника пореклом из Ваљева.

Истовремено, Ваљево се сврстава и међу најстарија градска насеља Србије. Име Ваљево се по први пут среће у писаним историјским изворима у 1393. години. Од тада насеље има преко шест стотина година потврђеног континуираног постојања. Ваљево има повољан географски положај који се огледа у близини више важних саобраћајница, као што су брза саобраћајница Лајковац-Ваљево који Ваљево спаја са коридором 11, аутопутем Милош Велики као и пруга Београд – Бар.

У Петници, на 5 км од Ваљева, налазе се отворени базени и терени за мале спортове, као и вештачко језеро на реци Поцибрави — стечиште купача и риболоваца.

Ваљево је настало на раскрсници древних путева и више од шест стотина година је било место окупљања трговаца и путника намерника. Административни је, привредни и културни центар Колубарског округа (Ваљево, Мионица, Осечина, Уб, Лајковац и Љиг). Током протеклих векова ваљевска котлина је била довољно пространа да прими све урбане садржаје града, али убрзани развој проузрокован наглом индустријализацијом средином XX века довео је до тога да се данашње Ваљево шири долином Колубаре као и уз обронке брда која окружују котлину. Данас је Ваљево град историје и културе, али и град који окружује нетакнута природа. Музеји и галерије, бројни споменици, Тешњар, културна баштина, Бранковина, Дивчибаре, Петница, река Градац и њен кањон, Ваљевске планине и села расута по њиховим обронцима представљају атракцију. Ваљево се налази на раскрсници многих путева и до њега се, кроз живописне крајеве, лако стиже из различитих праваца.

Овако повољне предиспозиције, условљене рељефом и правцима речних токова, омогућиле су успостављање густе мреже магистралних и регионалних друмских саобраћајница, које непосредно повезују овај град и цео ваљевски крај са Београдом и

¹ Попис становништва, домаћинства и станова 2022., Републички завод за статистику



другим деловима Србије. Од Београда је удаљен 96 км, од Новог Сада 134 км, од Ужица 77 км, Лознице 72 км. До Ваљева се може стићи и железничком пругом која од Београда води до велике јадранске луке Бар. Најближи путнички аеродром је у Београду, а спортски аеродром у Дивцима, удаљен је од града 12 км. Град Ваљево налази се на 44 степена и 16 минута северне географске ширине и 19 степени и 53 минута источне географске дужине. Простире се на 2.256 хектара, на просечној надморској висини од 185 метара.

Главни саобраћајни путеви Ваљева су:

- Државни пут IB реда 27 (Ваљево – Лозница и Ваљево – Београд): Најважнија саобраћајница која повезује Ваљево са Београдом (преко Лајковца и ауто-пута „Милош Велики“) на истоку и са Лозницом и границом Босне и Херцеговине на западу.
- Државни пут IB реда 21 (Ваљево – Шабац и Ваљево – Косјерић/Ужице): Главни правац север-југ. Повезује Ваљево са Шапцем и Војводином на северу, док на југу води ка Косјерићу, Пожеги и Ужицу преко превоја Каона.
- Државни пут IIА реда 175 (Ваљево – Мионица): Веза са Мионицом и даље ка Љигу, као и популаран правац ка бањским лечилиштима у околини.

Регионални и локални туристички правци су:

- Пут ка Дивчибарама (пут IIА-176): Један од најпрометнијих локалних правца који води ка планинском центру Дивчибаре, обично преко Рајковића и Крчмара.
- Правац ка Бајиној Башти (пут IIА-170): Пут који иде преко Поћуте и Дебелог Брда, повезујући Ваљево са долином Дрине и планином Таром.

Железнички саобраћај:

- Пруга Београд – Бар: Ваљево је једна од кључних станица на овој међународној прузи, што га чини важним центром за теретни и путнички железнички саобраћај.
- Изградњом брзе саобраћајнице Иверак – Лајковац, која Ваљево директно повезује са ауто-путем Е-763 („Милош Велики“), време путовања до Београда значајно је скраћено.

На територији града Ваљева постоји 15 основних школа, од којих је 7 градских и 8 сеоских као и 6 средњих школа. Укупан број ђака основних и средњих школа на територији града Ваљева у школској 2025/2026 години износио је 10.242 ученика².

² Подаци преузети из Одељење за друштвене делатности ГУ Ваљево



Такође, град Ваљево има и Предшколску установу "Милица Ножица" . Предшколску установе чини 13 наменски грађених објеката од чега 11 објеката у граду и два објекта у селу. Укупан број уписане деце је 2.986 плус 232 предшколца ³која похађају четворочасовни програм.

Град Ваљево је комунално и инфраструктурно опремио привредну зону у Ваљеву у којој послују локалне компаније али и у циљу реализације инвестиција и отварања производних погона привредног друштва „Bizerba Production & Tech Center“ д.о.о. привредног друштва са ограниченом одговорношћу „Hansgrohe“ д.о.о., који су проглашени пројектима од значаја за Републику Србију Закључком Владе РС.

Даље, ваљевску привреду карактерише значајно учешће индустрије, у оквиру које је посебно заступљена металопрерада, прехранбена индустрија са значајним пољопривредним потенцијалима, затим текстилна индустрија, графичка делатност, прерада дрвета, грађевинарство и производња неметала и туризам. Од осталих грана доминантна је трговина са финансијским услугама. Посебно треба развијати предузетништво у специфичним секторима који су најважнији за економски развој, као што су пољопривреда и производња хране, информационо-технолошки сектор и туризам.

Позитивни трендови опоравка привредне активности, започети током 2016. године, наставили су се током наредних година, кроз смањивање унутрашњих и спољних неравнотежа и раст привреде на здравим основама. Спроведене реформе у области грађевинарства и радног законодавства, уз фискално прилагођавање, повољно су утицале на инвестициони амбијент. Настављено је са опоравком домаће тражње (потрошње домаћинстава и инвестиција), на шта указују индикатори инвестиционе активности (производња опреме, издате грађевинске дозволе, раст новоодобрених кредита привреди, јавни инфраструктурни радови итд.).

Број активних привредних друштава према податку из 2025. године био је 1.248, док је број активних предузетника био 5.341. Број запослених према податку из 2025. године износио је 31.334, док је број незапослених био 2.593.⁴

Тренутно стање у предметној области

Дана 04.11.2019. године донета је Одлука о додели уговора у поступку јавне набавке „Превоз путника на линијама јавног градског и приградског саобраћаја на

³ Подаци преузети из Одељења за друштвене делатности ГУ Ваљево

⁴ Подаци преузети из Републичког завода за статистику



територији града Ваљева за период 2019-2029“, број: 404-412/2018-06, приватном партнеру СП „Ласта“ а.д. Београд, из Београда, Аутопут Београд-Ниш 4.

Скупштина града Ваљева на седници одржаној 30.12.2019. године, донела је Решење о давању сагласности на предлог Јавног уговора о јавно-приватном партнерству за обављање комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ваљева, са списком аутобуса и редовима возње који су саставни део Јавног уговора. У складу са наведеном одлуком Скупштине града, закључен је Јавни уговор са изабраним превозником број 346-898/2019-02 од 30.12.2019. године на период од 10 година, тако да је превознику СП „Ласта“ а.д. Београд поверен превоз на 24 линије градског и приградског превоза на територији града Ваљева. Анексима наведеног уговора број линија јавног превоза је повећан на укупно 28 линија, од којих је 12 линија градског, а 16 линија приградског карактера. На овим линијама се годишње пређе 1.339.400 км.

Уговором је прописано да за реализовани превоз по уговореним редовима возње, град превознику исплаћује допуну до загарантованог прихода, а да се исплата допуне врши из буџета града и обрачунава као разлика производа остварених ефективних километара према месечном извештају превозника и цене по километру и оствареног прихода превозника по свим видовима наплате према месечном извештају.

Како је у међувремену дошло до измењених тржишних околности, које се нису могле предвидети приликом закључења уговора, те како превозник СП „Ласта“ а.д. Београд није био у могућности да даље обавља делатност под уговореним условима, уговорне стране су се договориле да споразумно раскину уговор.

Имајући у виду да члан 9. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024) у погледу поверавања обављања комуналне делатности упућује на примену одредби Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, град Ваљево има обавезу да предвиди време потребно за спровођење новог поступка поверавања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Ваљева путем јавно-приватног партнерства.

Овим споразумом о раскиду, уговорне стране су се договориле да раскину Јавни уговор о јавно-приватном партнерству у обављању комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ваљева број 346-898/2019-02 од 30.12.2019. године, у складу са чланом 24. став 1. Јавног уговора.

У циљу континуираног вршења услуге јавног градског и приградског превоза путника на територији града Ваљева, заштите јавног интереса и спречавања настанка штете великих размера, се наведени Уговор раскида под одложним условом - односно даном почетка примене новог јавног уговора, након спроведеног новог поступка



поверавања наведене комуналне делатности, о чему ће превозник бити обавештен од стране града. Превозник је дужан да обавља комуналну делатност јавног градског и приградског превоза путника на територији града Ваљева придржавајући се својих обавеза, све време, до наступања одложеног услова.

Скупштина града Ваљева је на својој седници одржаној дана 08.04. 2026. године донела Решење о давању сагласности на нацрт Споразума о раскиду Јавног уговора о јавно-приватном партнерству у обављању комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града Ваљева са Анексима и овластила Градоначелника да исти потпише.

Наведени Споразум о раскиду потписан је дана 08.04.2026. године.

Кроз организацију обављања градско-приградског линијског превоза путника на територији града Ваљева потребно је обезбедити првенствено адекватан превоз ученика до образовних установа као и запослених до радних места, али и других категорија грађана који исказују захтеве за коришћењем услуга превоза путника за долазак до циљних дестинација, односно град је дужан да обезбеди потребан обим и квалитет комуналне делатности јавног превоза у зависности од потреба и материјалних могућности корисника услуга и материјалних могућности града.

Како град нема јавно предузеће које се бави обављањем делатности градског и приградског превоза путника, неопходно је основати јавно предузеће или спровести поступак реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, односно поверавање обављања комуналне делатности превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева, а сходно одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16), како би обезбедио адекватан превоз грађана, а посебно оних лица која нису у могућности да користе алтернативне врсте превоза или би им то с обзиром на њихово имовинско или психофизичко стање било отежано.

Оснивање и почетак рада јавног предузећа захтевало би значајна финансијска улагања (материјално, техничко и кадровско оспособљавање јавног предузећа за обављање делатности превоза путника изискивало би значајна средства за набавку и одржавање возног парка, изградњу и одржавање паркинг простора и административно-управних објеката и значајне расходе за зараде запослених), а присутне негативне тенденције на одрживост превоза (депопулација и коришћење алтернативних видова превоза) на пружају гаранцију минималне економске одрживости постојања јавног предузећа које би обављало ову комуналну делатност.



На основу свега напред наведеног град Ваљево се опредељује да спроведе поступак реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије за обављање делатности од општег интереса из своје надлежности, односно да обезбеди обављање комуналне делатности градског и приградског превоза.



Предлог будућег стања

Јавни превоз на територији Града Ваљево представља кључни елемент у задовољавању свакодневних потреба грађана, посебно имајући у виду географски распоред насеља, и обављао би се на следећим линијама, са наведеним бројем километара на месечном/годишњем нивоу:

Табела 1: ЛИНИЈЕ ГРАДСКОГ ПРЕВОЗА

	ЛИНИЈЕ ГРАДСКОГ ПРЕВОЗА	Врста возила	просечно км/мес	км/год
1.	БЕЛИЋ - ДОЊА ГРАБОВИЦА	СОЛО градски	7.075	84.899
2.	ДОЊА ГРАБОВИЦА - БЕЛОШЕВАЦ	СОЛО градски	2.084	25.006
3.	ПЕТИ ПУК – ПЕТНИЦА (сезонска)	МИНИБУС	4.384*	8.767
4.	ПЕТНИЦА – ИВЕРАК II	СОЛО градски	9.390	112.676
5.	ПЕТНИЦА – ИВЕРАК II (сезонска)	СОЛО градски	5.078*	10.156
6.	МРЧИЋ II – ГОРЊА ГРАБОВИЦА – ЂУРИЋА ГАЈ	СОЛО градски	8.706/	104.467
7.	ЦАРИЋ - СУВА ЧЕСМА - ИВЕРАК II	СОЛО градски	9.786	117.311
8.	БЕЛОШЕВАЦ - ЦАРИЋ	СОЛО градски	1.782	21.378
9.	ЈОВАЊА - СЕДЛАРИ – ДИВЦИ - КЛАНИЦА	СОЛО градски	9.036	108.431
10.	РАЂЕВО СЕЛО – ИВЕРАК II - ЈАСЕНИЦА	СОЛО градски	6.116	73.397
11.	ИНДУСТРИЈСКА ЗОНА – БЕЛЕГ – ГИМНАЗИЈА – АУТОБУСКА СТАНИЦА	МИНИБУС	1.424	17.086
12.	ПОПАРЕ – ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА – БОЛНИЦА – БОРИЧЕВАЦ	МИНИБУС	2.310	27.720
УКУПНО ГОДИШЊЕ				711.294



Табела 2: ЛИНИЈЕ ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА

	ЛИНИЈЕ ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА	Врста возила	просечно км/мес	км/год
1.	ВАЉЕВО - ДИВЧИБАРЕ	СОЛО	5.620	67.440
2.	ВАЉЕВО – БАЧЕВЦИ - ПРИЈЕЗДИЋ	МИНИБУС	3.772	45.260
3.	ВАЉЕВО – ДУПЉАЈ - КАРАУЛА	МИНИБУС	3.678	44.140
4.	ВАЉЕВО – ДОЊЕ ЛЕСКОВИЦЕ – ЈАБУКА - МРАВИЊЦИ	СОЛО	3.947	47.362
5.	ВАЉЕВО – БАБИНА ЛУКА – БРАНКОВИНА ВИС	МИНИБУС	1.440	17.280
6.	ВАЉЕВО – ПОЋУТА – БРЕЗОВИЦЕ - ВУИНОВАЧА	МИНИБУС	5.803	69.634
7.	ВАЉЕВО – СТАВЕ - ИВА	МИНИБУС	6.466	77.592
8.	ВАЉЕВО – ГОРЊА БУКОВИЦА	МИНИБУС	1.260	15.120
9.	ВАЉЕВО - ОГЛАЂЕНОВАЦ	МИНИБУС	1.338	16.060
10.	ВАЉЕВО - ГОЛА ГЛАВА	МИНИБУС	2.555	30.660
11.	ВАЉЕВО - МИЛИЧИНИЦА	СОЛО	4.623	55.480
УКУПНО ГОДИШЊЕ				486.028

Ова километража представља пројектовани месечни укупан пређени пут свих линија у систему и на годишњем нивоу износи приближно око **1.197.322** километара. Број возила на раду у складу са предвиђеним линијама и редом вожње утврђује се укупно са 9 (девет) соло аутобуса и 5 (пет) минибус возила. Број возила у резерви један соло аутобус и један минибус.



2.2. Циљеви пројекта

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

- чланом 9. став 6. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024) прописано је да се на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије;
- чланом 11. став 1. тачка 6. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) регулисано је да се концесија може дати за јавни превоз.

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

Сходно наведеном, предмет концесије је поверавање обављања делатности градско-приградског линијског превоза путника на територији града Ваљева у целини, приватном партнеру.

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

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



Концепт нове структуре и функционисања система јавног транспорта путника у граду, ће након имплементације овог пројекта обезбедити услове за спровођење континуираног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду могућности града Ваљева.

3. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ

Разлози за давање концесије садржани су у законској обавези града Ваљева да уреди и обезбеди организацију и начин обављања јавног превоза путника на територији града, као и да уреди начин регистрације и овере редова возње у линијском превозу путника који се обавља као градски и приградски превоз на територији града Ваљева, а наведене обавезе су прописане следећим одредбама:

- члан 57. Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“ бр. 68/1541/18, 44/18-др.закон, 83/18, 31/19 и 9/20) прописује да јединице локалне самоуправе уређују и обезбеђују, у складу са законом, организацију и начин обављања јавног превоза путника који се обавља на територији јединице локалне самоуправе, члан 64. истог закона прописује да јединица локалне самоуправе уређује начин регистрације и овере реда возње у градском и приградском превозу, а члан 65. прописује да регистрацију и оверу реда возње за градски и приградски превоз врши градска управа, односно управа надлежна за послове саобраћаја;
- члан 23. став 4. Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС“ бр.129/07 , 83/14 – др.закон, 101/16-др.закон, 47/18 и 111/21-др.закон), а у вези члана 20. став 1. тачка 2. истог закона, прописује да град преко својих органа, у складу са Уставом и Законом, уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности, локални превоз;
- члан 2. Закона о комуналним делатностима („Сл.гласник РС“ бр.88/11 и 104/16, 95/18 и 94/24) прописује да су комуналне делатности у смислу тог 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 (став 1), да су комуналне делатности делатности од општег интереса (став 2), и да је градски и приградски превоз путника сврстан у комуналне делатности (став 3. тачка 5.);
- члан 4. став 1. истог Закона прописује да јединица локалне самоуправе, у складу са 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, а члан 4. став 3. истог Закона прописује да јединица локалне самоуправе у складу са законом уређује услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито:

- 1) одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга;
- 2) развој и унапређење квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;
- 3) сагласност са начелима одрживог развоја;
- 4) ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналне делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност;
- 5) конкуренцију у обављању делатности.

- члан 9. истог Закона прописује да се поверавање обављања комуналне делатности врши на основу одлуке скупштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим када се оснива јавно предузеће (став 2.), као и 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 уређују јавно-приватно партнерство и концесије (став 6.);

- члан 1. Одлуке о јавном линијском градском и приградском превозу путника ("Сл.гласник града Ваљева" бр. 4/23) прописује да се овом одлуком уређују услови, организација, начин обављања јавног линијског превоза путника и начин регистрације и овере реда вожње у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева. Јавни линијски превоз путника у градском и приградском саобраћају је комунална делатност од општег интереса, а члан 3. прописује да јавни линијски превоз путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева може обављати превозник који испуњава прописане услове за обављање наведене делатности и коме је град Ваљево поверио обављање ове делатности. Град Ваљево поверава обављање јавног линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града



Ваљева у поступку реализације пројекта јавно-приватног партнерства, у складу са одредбама закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије, на начин и у поступку прописаним овим законом.



4. ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

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

- испуњењем законских услова;
- раскидом јавног уговора због јавног интереса;
- споразумним раскидом јавног уговора;
- једностраним раскидом јавног уговора;
- правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

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

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

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

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

- 1) ако приватни партнер не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- 2) ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;
- 3) ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;
- 4) ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;
- 5) ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;
- 6) ако је приватни партнер пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;



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

Чланом 54. став 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, бр . 88/2011, 15/2016 и 104/2016) прописано је да се критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1 тачке. 2) до 8) овог члана утврђују јавним уговором.

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

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

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



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

Поверавање обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљево је значајно са аспекта обезбеђивања адекватног превоза свих категорија грађана, који исказују захтеве за коришћењем услуга приградског превоза путника, а за долазак до циљних дестинација. На овакав начин се стварају потребни услови за нормалну свакодневну комуникацију грађана, а у циљу обављања својих редовних активности, као и у циљу обављања привредних и свих осталих активности од значаја за свакодневно функционисање различитих категорија становништва. Истовремено, смањује се број моторних возила на улицама што доводи до смањења потрошње енергије, смањења издувних гасова, потрошње пнеуматика, уља и многих других ствари које утичу на животну средину.

Приликом обављања делатности јавног превоза путника на територији Града Ваљево, потребно је испоштовати захтеве у области заштите животне средине, у складу са важећим прописима. Развој и унапређење система јавног приградског превоза може имати значајан утицај на животну средину и еколошку одрживост. Бројне су предности јавног превоза путника у односу на превоз аутомобилима. Организован јавни градски и приградски превоз има значајну улогу у побољшању квалитета живота у насељеним местима као и смањење утицаја на животну средину, која се огледа у следећем:

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

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

- Закон о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон);
- Закон о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025);
- Закон о процени утицаја на животну средину („Сл. гл. РС”, бр. 94/2024);
- Закон о заштити ваздуха („Сл. гласник РС” бр. 36/2009, 10/2013 и 26/2021–др. закон);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Сл. гласник РС”, бр. 96/2021);
- Закон о заштити земљишта („Сл. гласник РС”, бр. 112/2015) и др.



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

- чланом 5. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом;

- члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да учесници у саобраћају не смеју да предузимају радње које могу изазвати или изазивају угрожавање животне средине;

- члан 164. став 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да возило у саобраћају не сме да проузрукује прекомерну буку;

- члан 164. став 4. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да учесници у саобраћају не смеју на путу или поред њега, да испуштају, односно одлажу материје, отпад којим се угрожава живот и здравље људи, животиња, биљака или загађује животна средина;

- чланом 9. став 1. тачка 5. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) дефинисано је да је правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине;

- члан 40. став 3. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) указује на то да превозна средства која се производе и пуштају у промет морају испуњавати услове у погледу емисије за мобилне изворе загађивања;

- члан 102. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) обавезује правна и физичка лица да у обављању своје активности обезбеде заштиту животне средине и то:



1. применом и спровођењем прописа о заштити животне средине;
 2. одрживим коришћењем природних ресурса, добара и енергије;
 3. увођењем енергетски ефикаснијих технологија и коришћењем обновљивих природних ресурса;
 4. употребом производа, процеса, технологија и праксе који мање угрожавају животну средину;
 5. предузимањем мера превенције или отклањања последица угрожавања и штете по животну средину;
 6. вођењем евиденције на прописани начин о потрошњи сировина и енергије, испуштању загађујућих материја и енергије, класификацији, карактеристикама и количинама отпада, као и о другим подацима и њихово достављање надлежним органима;
 7. контролом активности и рада постројења који могу представљати ризик или проузроковати опасност по животну средину и здравље људи;
 8. другим мерама у складу са законом.
- члан 103. став. 2. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) дефинише да је за загађивање животне средине одговорно правно и физичко лице које је незаконитим или неправилним деловањем омогућило или допустило загађивање животне средине;
- члан 104. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон, 95/2018 – др. закон и 94/2024 - др. закон) налаже да је загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини. Ако штета нанета животној средини не може да се санира одговарајућим мерама, лице које је проузроковало штету одговорно је за накнаду у висини вредности уништеног добра;
- члан 3. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине, контролом и мерама смањења:
1. загађења вода, ваздуха и земљишта;
 2. опасност по биљни и животињски свет;
 3. опасности од настајања удеса односно великог удеса, нарочито експлозија или пожара;
 4. негативних утицаја на пределе и природна добра посебних вредности;
 5. нивоа буке и непријатних мириса.
- члан 48. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) дефинише да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено



чување отпада на локацији држаоца отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама, у складу са овим законом;

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

- члан 61. став 1. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 109/2025) дефинише да су отпадна уља, у смислу овог закона, сва минерална или синтетичка уља или мазива, која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива, бродска уља, уља или течности за изолацију или пренос топлоте, остала минерална или синтетичка уља, као и уљани остаци из резервоара, мешавине уље-вода и емулзије. Истим чланом, ставом 5. налаже се да држаоци отпадних уља који нису произвођачи отпадног уља дужни су да отпадно уље предају ради сакупљања или третмана лицу које за то има дозволу или произвођачу или увознику производа односно овлашћеном правном лицу за сакупљање опасног отпада из члана 34. става 3 овог Закона;

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

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

- Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС”, бр. 35/2023) и

- Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025).

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

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



предузетим мерама од стране послодаваца нису могле избећи, послодавац није одговоран у смислу овог закона;

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

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

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

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

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



запосленог. Начин и поступак процене ризика на радном месту и у радној средини прописује министар надлежан за послове рада;

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

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

- члан 56. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/2023) налаже послодавцу да је дужан да запосленом на радном месту са повећаним ризиком пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Послодавац је дужан да запосленом који рад обавља ноћу у складу са законом, обезбеди претходни и периодични лекарски преглед. Претходни, периодични и циљани лекарски прегледи запослених врше се на начин, по поступку и у роковима утврђеним прописима о безбедности и здрављу на раду које споразумно прописују министар надлежан за послове рада и министар надлежан за послове здравља. Ако се у поступку периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима. Послодавац је дужан да запосленог на његов захтев упути на лекарски преглед који одговара ризицима на радном месту у редовним интервалима, а најкасније у року од пет година од претходног прегледа. Трошкови лекарских прегледа падају на терет послодавца;



- члан 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) налаже да привредна друштва, друга правна лица и предузетници који врше јавни превоз, обезбеде да се њихови возачи подвргну здравственом прегледу из члана 189. став 1. овог закона. Привредна друштва, друга правна лица и предузетници из става 1. члана 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) не смеју да дозволе да возилом управља возач који се у прописаном року није подвргао здравственом прегледу, односно за кога је на том прегледу утврђено да није способан за возача одређене категорије;

- члан 187. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) дефинише да возач који је неспособан за безбедно управљање возилом, односно у толикој мери уморан, односно болестан или је у таквом психичком стању да није способан да безбедно управља возилом, не сме да управља возилом у саобраћају;

- члан 120. став 1. и 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) дефинише да врата возила није дозвољено држати отворена током кретања возила, нити започети кретање уколико нису затворена. Возач не сме започети кретање возила док путници безбедно не уђу, односно изађу из возила и док врата не буду затворена;

- члан 5. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 128/2020 - др. закон, 76/2023 и 19/2025) дефинише да је свако правно лице и предузетник који је власник, односно корисник возила, дужан да обезбеди да његова возила у саобраћају на путевима буду технички исправна и да испуњавају друге прописане услове и да возачи његових возила испуњавају прописане здравствене и друге услове за безбедно управљање возилима. Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила која функционишу на мрежи линија и путевима буду технички исправна.

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



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

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора, који користе конвенционално фосилно гориво (дизел и сл.) су: угљен моноксид (CO), оксиди азота (NO₂), угљоводоници, сумпордиоксид (SO₂), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO₂ која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша. Емисија штетних издувних гасова утицала је на то да су развијене земље донеле низ законских мера које ће утицати на смањење негативног утицаја емисије штетних издувних гасова од стране возила са погоном на конвенционална горива.

Реализација овог пројекта имаће и директне користи са становишта смањења емисије штетних гасова од стране система јавног превоза путника ангажовањем еколошко подобнијих возила. Такође, реално је очекивати да повећањем квалитета транспортне услуге и поузданости рада система, један део корисника приватних путничких аутомобила определи да користи систем јавног превоза, чиме би се повећала еколошка подобност и приградског транспортног система на територији града Ваљево. На овај начин би систем јавног приградског превоза путника директно учествовао у достизању базних стратегија постизања циљева одрживог развоја и квалитета живота у односу на транспортне системе, која се остварује се кроз вођење политике која као основ узима принцип ефикасне реализације мобилности становника уз ограничено коришћење путничких аутомобила.



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

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

- привредни субјект је регистрован код надлежног органа, односно уписан у одговарајући регистар;

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

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

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

- привредни субјект је измирио доспеле порезе и доприносе за обавезно социјално осигурање или да му је обавезујућим споразумом или решењем, у складу са посебним прописом, одобрено одлагање плаћања дуга, укључујући све настале камате и новчане казне;

- привредни субјект није у периоду од претходне две године од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава, повредио обавезе у области заштите животне средине, социјалног и радног права, укључујући колективне уговоре, а нарочито обавезу исплате уговорене зараде или других обавезних исплата, укључујући и обавезе у складу



с одредбама међународних конвенција које су наведене у Прилогу 8. Закона о јавним набавкама;

- не постоји сукоб интереса, у смислу закона, који не може да се отклони другим мерама;

- привредни субјект није покушао да изврши непримерен утицај на поступак одлучивања наручиоца или да дође до поверљивих података који би могли да му омогуће предност у поступку јавне набавке или је доставио обмањујуће податке који могу да утичу на одлуке које се тичу искључења привредног субјекта, избора привредног субјекта или доделе уговора;

- привредни субјект има важећу дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке, ако је таква дозвола предвиђена посебним прописом.

Наручилац ће искључити привредни субјект из поступка јавне набавке у сваком тренутку ако:

- утврди да је привредни субјект у стечају, да је неспособан за плаћање или је у поступку ликвидације, да његовом имовином управља стечајни (ликвидациони) управник или суд, да је у аранжману погодбе са повериоцима, да је престао да обавља пословну делатност или је у било каквој истоврсној ситуацији која произлази из сличног поступка према националним законима и прописима.
- утврди да је правноснажном пресудом или одлуком другог надлежног органа утврђена одговорност привредног субјекта за тежак облик непрофесионалног поступања који доводи у питање његов интегритет, у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава, осим ако правноснажном пресудом или одлуком другог надлежног органа није утврђен други период забране учешћа у поступку јавне набавке;
- утврди да је одлуком надлежног органа за заштиту конкуренције утврђено да се привредни субјект договарао са другим привредним субјектима у циљу нарушавања конкуренције, у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда;
- утврди да постоји нарушавање конкуренције због претходног учешћа привредног субјекта у припреми поступка набавке, у смислу члана 90. овог закона, која не може да се отклони другим мерама;
- утврди да привредни субјект у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда није испуњавао обавезе из раније закључених уговора о јавној набавци или раније закљученог концесионог уговора, чија је последица била раскид тог уговора, наплата средстава обезбеђења, накнада штете или др.;
- утврди да је привредни субјект у поступцима јавних набавки у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда доставио неистините податке потребне за проверу основа за искључење или критеријума за избор привредног субјекта или да није био у стању да достави доказе о



испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта, уколико је као средство доказивања користио изјаву из члана 118. овог закона.

Поред напред наведеног, потенцијални приватни партнери су у обавези да испуне и друге критеријуме и услове сходно члану 20. Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 – др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), у погледу добијене лиценце, а који подразумева законом дефинисане капацитете и критеријуме у погледу пословног угледа, финансијске способности, професионалне оспособљености, возног парка, возача и стварног и стабилног седишта.

Критеријуми за квалитативни избор привредног субјекта у погледу финансијског, пословног, техничког и стручног капацитета, у погледу исте врсте послова које учесник у поступку мора да испуњава (капацитет возног парка – број аутобуса, поседовање паркинг простора, објекта за одржавање возила и сл.) биће дефинисани и у конкурсној документацији.

У оквиру критеријума за квалитативни избор привредног субјекта биће дефинисани и остали услови које привредни субјекти морају да испуне и докажу:

1. да привредни субјект има важећу дозволу за обављање делатности и то:
 - Лиценцу за минимум домаћи линијски превоз путника, а која гласи на привредног субјекта, издата од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;
2. да привредни субјект испуњава финансијски капацитет који ће бити дефинисан у конкурсној документацији
3. да је привредни субјект, у претходне три године пре истека рока за подношење понуда, вршио услуге градског и приградског превоза путника, услуге које су вршене у континуитету за наведеном периоду, по основу најмање једног Уговор о јавно-приватном партнерству, у граду са популацијом од најмање 80.000 становника према званичним подацима Републичког завода за статистику
4. да привредни субјект има одговарајуће стручне (кадровске) капацитете, и то: минимум 35 лица ангажованих на пословима професионалих возача аутобуса;
5. да привредни субјект поседује (у власништву или по основу уговора о закупу/лизингу или другом правном основу у складу са позитивним прописима) најмање једно возило врсте N специјално возило опремљено за интервенцију/поправке на терену, односно покретну радионицу;
6. да располаже, односно да у власништву или закупу, има објекат за поправку и/или одржавање возила (иста мора имати техничко-технолошке могућности за пријем соло аутобуса на најмање три сервисна канала) и паркинг простор (за најмање 16 аутобуса) детаљна спецификација биће описана у Конкурсној документацији;



7. да привредни субјект поседује у власништву или на основу уговора о закупу или најму или лизингу возила или другог правног основа у складу са позитивним прописима, најмање 16 возила, од чега 10 соло возила и 6 минибус возила и то:
- минимум 50% возила (минимум 8 од укупно 16 возила) морају бити нова возила (под термином “Ново возило” подразумева се нов аутобус, тј. аутобус произведен у 2025. години или млађи са првом регистрацијом у 2025. години или млађом);
 - преостала возила (максимално 8 од укупно 16 возила) морају бити произведена и регистрована најкасније у 2024. години или млађе;
 - сва возила морају бити минимум еуро 6 норме;
 - минимум 70% соло возила (најмање 7 соло возила од укупно 10 соло возила) морају бити соло возила – аутобуси Класе II, облика каросерије ЦА, са најмање 45 места за седење (укључујући и место возача); приградски
 - минимум 30% соло возила (најмање 3 соло возила од укупно 10 соло возила) морају бити соло возила - аутобуси Класе I, према облику каросерије ЦЕ, са 3 (троје) врата нископодни
 - минибус возила Класе I или Класе II, према облику каросерије ЦЕ или ЦА, са 1 (једним) двокрилним вратима са бочне стране возила конструисаним за улаз / излаз путника;
 - сва возила у фази стручне оцене морају бити опремљена показивачима правца - дисплејима, системом видео надзора и wifi уређајима;
 - минималан број места за седење у минибусима мора бити 18 укључујући и место возача;
 - максимална старост возила током трајања уговора може бити до 10 (десет) година.

Неопходно је да се понуђеним возилима извршава предметна услуга дефинисана уговором.

Старост возила током трајања уговора за „нова возила“ рачуна се од датума увођења истих у посао, односно од датума започињања рада.

Сваки понуђач може конкурисати и са већим бројем возила од минимално захтеваних 16, с тим што ће се приликом евалуације критеријума узети оних 16 која испуњавају прописане захтеве, од којих, приликом отпочињања, односно вршења услуге, се не сме одступити, тј. услуга се мора вршити са возилима која испуњавају прописане захтеве у моменту подношења понуде.



Пожељно је да понуђена возила у фази подношења понуда буду униформне спољашње боје. Изабрани понуђач је у обавези да током реализације уговора обезбеди потпуну униформност спољашње боје свих ангажованих возила, најкасније у року од 6 (шест) месеци од дана потписивања јавног уговора.

Детаљна спецификација у погледу техничких карактеристика возила, радионице и паркинга биће описана у Конкурсној документацији.

Критеријум за избор приватног партнера је економски најповољнија понуда чији су саставни елементи цена и критеријум квалитета.

Цена – максимално 70 пондера

Понуда са најнижом понуђеном ценом за оба елемента критеријума, односно обе врсте возила, добија максималан број пондера (70 пондера). Уколико такве понуде не буде, као и остале понуде, се бодују по следећим формулама:

Критеријум цене	Број пондера
Градски и приградски превоз путника на територији града Ваљево – превоз соло возилима	48,41
Градски и приградски превоз путника на територији града Ваљево – превоз минибус возилима	21,59

најнижа јединична цена без ПДВ-а по км за превоз соло возилима
 Број пондера = _____
 — x 48,41

јединична цена без ПДВ-а по км за превоз соло возилима понуде која се рангира

најнижа јединична цена без ПДВ-а по км за превоз минибус возилима
 Број пондера = _____
 — x 21,59

јединична цена без ПДВ-а по км за превоз минибус возилима понуде која се рангира

Напомена: Укупан број пондера по елементу критеријума цене се добија сабирањем пондера добијених из претходно наведених формула по врсти возила (*број пондера за превоз соло возилима + број пондера за превоз минибус возилима = укупан број пондера за елемент цена*).



Квалитет – максимално 30 пондера

Квалитет се односи на број нових возила. У поступку конкурисања и рада могу учествовати возила минимум Еуро 6 норме.

Под термином “Ново возило” подразумева се нов аутобус, тј. аутобус произведен у 2025. години или млађи са првом регистрацијом у 2025. години или млађом.

Јавни партнер се за нова возила одлучио из следећих разлога:

1. Квалитет и поузданост услуге јавног превоза – нова возила смањују ризик кварова, застоја и отказивања линија што је кључно за континуитет ЈПП;
2. Безбедност путника – возила новије производње имају савремене безбедносне системе (кочиони систем, конструкциона безбедност...);
3. Еколошки стандарди – нови аутобуси испуњавају више емисионе стандарде (ЕУРО 6/нулта емисија), што је у складу са јавним интересом и заштитом животне средине.

Такође, Јавни партнер се за нова возила одлучио као најсврсиходнијим, имајући у виду све релевантне параметре, а нарочито значајан допринос очувању животне средине, што додатно потврђује и минимално прописана ЕУРО 6 норма, док би потпуно електрична возила изискивала несразмерно улагање у инфраструктуру спрам процењених трошкова и вредности овог пројекта.

Методологија доделе броја пондера према критеријуму квалитета биће детаљно дефинисана у оквиру конкурсне документације.

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

Вредност целокупног пројекта поверавања обављања делатности превоза путника на територији Града Ваљева **на планирани период од 10 година износи око 2.974.186.256,53 РСД без ПДВ-а.**⁵ Наведени износ представља оквирне трошкове који ће се јавити приликом обављања делатности превоза, а у оквиру којих су садржани процењени приходи и расходи превозника на месечном нивоу.

Рок трајања концесије – поверавања обављања делатности градско-приградског линијског превоза путника на територији града Ваљева је **10 година.**

⁵ Укупна пројектована вредност за период од 10 година износи приближно 2.974.186.256,53 РСД без ПДВ-а. Вредност је изражена на основу пројекције трошкова узимајући у обзир очекиване осцилације и прилагођавања променама током трајања уговора у наведеном периоду.



Предложени рок произилази из одредби Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11, 15/16 и 104 /2016);

- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) дефинисано је да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, као и да рок не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом;
- чланом 18. Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) је такође дефинисано да када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са овим законом, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије.

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

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



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

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

Приватни партнер у поступку јавне набавке дужан је да обезбеди банкарску гаранцију којом потврђује озбиљност понуде и банкарску гаранцију за испуњење уговорних обавеза.

До истека рока за подношење понуда доставља се банкарска гаранција за озбиљност понуде у износу од 2% вредности понуде, без ПДВ-а, са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења минимум 90 дана од датума отварања понуда, односно до истека рока важности понуде, којом се гарантује да ће банка Наручиоцу платити укупан износ по пријему првог позива Наручиоца у писменој форми и изјаве у којој се наводи да је:

- понуђач изменио, допунио или опозвао понуду за време трајања важности понуде, без сагласности Наручиоца;
- понуђач није доставио доказе о испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта у складу са чланом 119. Закона о јавним набавкама;
- понуђач, иако упознат са чињеницом да је његова понуда прихваћена од стране Наручиоца као најповољнија, одбио да потпише уговор, сходно условима из понуде;
- понуђач није успео или је одбио да достави тражену банкарску гаранцију за добро извршење посла.

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

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

Приватни партнер који буде изабран ће, приликом потписивања уговора, а најкасније у року од 30 дана од дана потписивања уговора, јавном партнеру предати



банкарску гаранцију за испуњење уговорних обавеза, са клаузулама неопозива, безусловна и платива на први позив, са роком важења 30 дана дуже од истека рока важности уговора, у износу од 300.000,00 динара по сваком возилу, а за укупно 16 возила без ПДВ-а.

Изабрани понуђач може доставити банкарску гаранцију са роком важења од најмање 12 месеци, с тим да је у обавези да пре истека рока приложене гаранције достави нову или продужи важност постојеће гаранције под истим условима, и да за све време важења уговора обнавља банкарску гаранцију.

Изабрани понуђач се обавезује да наведену банкарску гаранцију продужи у случају продужења рока за завршетак уговорене услуге. У случају продужења уговореног рока, Уговор представља правни основ за продужење напред наведене гаранције банке.

Поднете банкарске гаранције не могу да садрже додатне услове за исплату, краће рокове од оних које одреди наручилац, мањи износ од оног који одреди наручилац или промењену месну надлежност за решавање спорова.

Могућност искључења понуђача према члану 112.став 1 тачкама1)-6) Закона о јавним набавкама биће дефинисана у конкурсној документацији.

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



8.2. Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за коришћење добара и обављање делатности

Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране тих корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за обављање предметне делатности, дефинисани су одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 – др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) и Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл.гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016), уз напомену да ће предметна тематика бити дефинисана и одредбама јавног уговора о поверавању обављања делатности градско-приградског линијског превоза путника на територији Града Ваљева.

Најзначајнија обавеза концесионара према корисницима услуга јесте обезбеђивање превоза грађана, а пре свега ученика до школа и запослених до места запослења, на линијама градско-приградског линијског превоза путника у оквиру утврђених линија. Концесионар је дужан да услугу превоза обавља континуирано, квалитетно и уз поштовање регистрованих и оверених редова вожње.

Инспекцијски надзор над обављањем делатности градско-приградског линијског превоза путника на територији града обављају надлежне инспекцијске службе (саобраћајна инспекција, комунална инспекција, инспекција рада и др.). Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза Градској управи и Градском већу, као и узимати активно учешће и иницирати обавезно изјашњавање корисника услуга о квалитету пружене услуге у складу са Законом о комуналним делатностима („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 104/2016, 95/2018 и 94/2024) и Законом о општем управном поступку („Сл. гласник РС“, бр. 18/2016, 95/2018-аутентично тумачење и 2/2023-одлука УС).

8.3. Цена комуналне услуге градског и приградског линијског превоза путника

Финансирање јавног превоза би се обезбедило на један од два начина: наплатом карата од крајњих корисника уз субвенције града за одлуком утврђене категорије лица којима припада право на бесплатан или повлашћен превоз, односно доплатом града разлике у трошковима (нпр. по пређеном километру возила) у односу на приходе од карата, или у целини из буџета града при чему би превоз био бесплатан за све грађане и кориснике без икакве наплате карата или накнада.

Концесионар се обавезује да примењује тарифну политику и политику цена у складу са актима Града Ваљева. Јавни партнер је овлашћен да у складу са својим интерним актима усклађује и дефинише ценовну политику, те ће од момента



доношења нових исти бити примењивани јавним уговором, као званична акта локалног органа власти.

8.4. Концесиона накнада

Јавни партнер неће имати приход по основу наплате концесионе накнаде.

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

Параметри	Утицај %	Начин праћења параметара
Велепродајна цена евро дизела	37	Званични ценовници НИС-а
Последња објављена просечна бруто зарада по запосленом у граду Ваљево (последњи објављени подаци РСЗ)	28	Званични статистички извештаји РСЗ
Пораст потрошачких цена у Републици Србији (последњи објављени податак РСЗ)	35	Званични статистички извештаји РСЗ

Усклађивање јединичне цене се врши када је промена параметара изазвала промену јединичне цене за више од 5%.

Уколико дође до драстичног повећања цене једног од параметара, што подразумева повећање више од 15%, Превозник има право да захтева, а Јавни партнер је обавезан да усвоји захтев превозника за повећање цене по том параметру пропорционално уделу тог параметра у цени.

Почетна вредност параметара узима се на дан усвајања Концесионог акта од стране комисије за ЈПП.

Новоутврђена јединична цена постаје базна цена.

Захтев за корекцију односно повећање јединичне цене подноси превозник у писаној форми најкасније до 27-ог у месецу.

Град је обавезан да у року од 7 дана донесе одлуку/решење којом:

- одбија захтев превозника, уколико нису испуњени услови за повећање или
- усваја захтев превозника, уколико су испуњени услови за повећање јединичне цене и о томе обавештава превозника.

Град је обавезан да прати кретање параметара за промену цена и да у случају испуњења услова за смањења или повећања цена најкасније до 27. у месецу донесе одлуку и о томе обавести превозника.

Почетак примене нових увећаних или смањених цена је први дан наредног месеца од дана када су се стекли услови за усклађивање цене.



Усклађивање јединичне цене превоза врши се једном месечно. Након промене параметара, сходно табели, новоутврђена вредност параметара, постаје базна вредност на коју се врши свака нова промена.

Понуђена јединична цена прати се и коригује у нову јединичну цену према следећем моделу:

$$NC = C \cdot (0,35 \cdot PPC + 0,28 \cdot BZndk / BZps + 0,37 \cdot CEDndk / CEDps)$$

- **NC** - нова јединична цена (у моменту усвајања постаје C);
- **C** - понуђена јединична цена;
- **0,35** - део основне цене на који утиче промена потрошачких цена;
- **PPC** - промена потрошачких цена од почетног стања (1,00) до момента подношења захтева (у моменту усвајања нове цене, постаје 1,00);
- **0,28** - део основне цене на који утиче промена просечне бруто зараде по запосленом у Града Ваљева;
- **BZndk** - просечна вредност бруто зараде по запосленом у Града Ваљева на дан подношења захтева (последња објављена, у моменту усвајања нове цене постаје BZps);
- **BZps** - просечна вредност бруто зараде по запосленом у Града Ваљева почетног стања;
- **0,37** - део основне цене на који утиче промена veleпродајне цене евро-дизела;
- **CEDndk** – veleпродајна цена евро-дизела (усваја се према ценовнику НИС а.д.), на дан подношења захтева (у моменту усвајања нове цене постаје CEDps) и
- **CEDps** - veleпродајна цена евро-дизела - почетно стање (усваја се према ценовнику НИС а.д.).



9. ПРОЈЕКЦИЈА ПОСЛОВАЊА И НАЧИН ФИНАНСИРАЊА

Предмет јавног уговора је организација, обављање и управљање комуналном делатности јавног превоза путника на територији града на мрежи линија система јавног градског и приградског превоза путника (све линије у складу са постојећим даљинарима).

Градски и приградски превоз путника у Граду Ваљеву, према потребама локалног становништва потребно је одржавати на следећим линијама:

Линије градског превоза:

1. Белић - Доња Грабовица
2. Доња Грабовица - Белошевац
3. Пети Пук – Петница (Сезонска)
4. Петница – Иверак II
5. Петница – Иверак II (Сезонска)
6. Мрчић II – Горња Грабовица – Ђурића Гај
7. Царић - Сува Чесма - Иверак II
8. Белошевац - Царић
9. Јовања - Седлари – Дивци - Кланица
10. Рађево Село – Иверак II - Јасеница
11. Индустријска Зона – Белег – Гимназија – Аутобуска Станица
12. Попаре – Железничка Станица – Болница – Боричевац

Линије приградског превоза:

1. Ваљево - Дивчибаре
2. Ваљево – Бачевци - Пријездић
3. Ваљево – Дупљај - Караула
4. Ваљево – Доње Лесковице – Јабука - Мравињци
5. Ваљево – Бабина Лука – Бранковина Вис
6. Ваљево – Поћута – Брезовице - Вујиновача
7. Ваљево – Ставе - Ива
8. Ваљево – Горња Буковица
9. Ваљево - Оглађеновац
10. Ваљево - Гола Глава
11. Ваљево - Миличиница

Концепт функционисања система није претрпео битне промене у статичким елементима линије, али су унапређени динамички елементи једног броја линија чијом се променом постиже функционисање система усаглашено са транспортним потребама корисника. У том смислу може доћи до промена, односно измена линија уколико се у периоду трајања концесије исказе таква потреба.



Како би се објективно доказала оправданост пројекта и његова исплативост, како за приватног, тако и за јавног партнера, потребно је спровести пројекцију пословања са аспекта како једног тако и другог партнера.

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

Пројекција пословања

Приватни партнер, односно концесионар био би у обавези да организује и управља функционисањем целине система јавног градско-приградског превоза путника на територији града Ваљево и да по потреби обнови и одржава основне елементе структуре система (аутобуски депо, опрема и постројења) у периоду трајања уговорних односа, као и додатне услуге из делатности претходно уговорно усаглашене са јавним партнером.

1. Трошкови горива

Трошкови горива су рачунати на основу улазних параметара:

- процењен број километара утврђен је на основу планираног реда вожње;
- veleпродајна цена евро дизела према ценовнику НИС-а;
- потрошња горива је утврђена нормативно према типу возила. Процена је и подаци показују да је просечна потрошња аутобуса на пређених 100 км:
 - градски 45 литара,
 - приградски 40 литара
 - минибус 18 литара.

Тип линије и возила	Просечна потрошња (л/100км)	Цена евродизела без ПДВ-а (РСД/л)
Градска линија соло возило	45	174,17
Приградска линија соло возило	40	174,17
Градска линија минибус возило	18	174,17



УКУПНИ ТРОШКОВИ ГОРИВА НА ГОДИШЊЕМ НИВОУ ИЗНОСЕ:
73.703.550,71 РСД.

Трошкови горива по пређеном километру износе: 61,56 РСД.

2. Трошкови зарада

Трошкови зарада су рачунати на бази улазних параметара:

- потребан број запослених утврђен је искуствено и износи 3,5 запослених по возилу

Потребан број запослених по возилу	3,5
Број возила	14
Број запослених	35 возача + 14 осталих
Месечни трошкови запослених (РСД)	11.718.581,84
УКУПНИ ТРОШКОВИ ЗАРАДА НА ГОДИШЊЕМ НИВОУ (РСД)	140.622.982,12
Трошкови зарада по пређеном километру (РСД)	117,45

3. Трошкови набавке возила

Трошкови амортизације су рачунати на основи улазних параметара:

Набавна вредност новог соло возила каросерије ЦЕ	24.000.000,00
Набавна вредност новог минибус возила каросерије ЦА или ЦЕ	10.566.000,00
Трошак набавке возила по пређеном километру (РСД/км)	24,91

4. Трошкови одржавања

У трошкове одржавања аутобуса урачунати су следећи трошкови:

- трошкови гума;
- трошкови одржавања,
- трошкови редовног сервиса.

УКУПНИ ГОДИШЊИ ТРОШКОВИ ОДРЖАВАЊА НА ГОДИШЊЕМ НИВОУ ИЗНОСЕ 17.959.829,40 РСД.

Трошкови одржавања пређеном км износе: 15 РСД.



5. Трошкови осигурања и регистрације

Трошкови осигурања и регистрације рачунати су на бази следећих параметара:

- цене техничког прегледа за аутобусе утврђена је према ценовницима правних лица која врше технички преглед возила;
- износ такси за издавање регистарске налепнице према подацима надлежних државних органа;
- трошкови осигурања утврђени према ценовницима осигуравајућих друштава.

УКУПНИ ГОДИШЊИ ТРОШКОВИ ОСИГУРАЊА И РЕГИСТРАЦИЈЕ ИЗНОСЕ 5.277.600,00 РСД.

Трошкови регистрације и осигурања по пређеном километру износе: 4,41 РСД.

6. Остали трошкови

У остале трошкове спадају трошкови одржавања паркинга и радионице, осигурање и порез на имовину, канцеларијски материјал, комуналне таксе и друго. Остали трошкови су узети нормативно/искуствено и у прорачун су ушли као проценат на већ детаљно израчунате трошкове.

УКУПНИ ТРОШКОВИ ПО ПРЕЂЕНОМ КИЛОМЕТРУ ЗА СОЛО

Врста трошка	Износ трошка (РСД/км)
Трошкови горива	76,58
Трошкови зарада	112,59
Трошкови куповине нових аутобуса	28,36
Трошкови одржавања	15,00
Трошкови осигурања и регистарције	5,18
Остали трошкови	2,50
УКУПНИ ТРОШКОВИ	240,21
Добит превозника 10%	24,02



Укупни трошкови укључујући добит превозника ⁶	264,23
---	--------

УКУПНИ ТРОШКОВИ ПО ПРЕЂЕНОМ КИЛОМЕТРУ ЗА МИНИБУС

Врста трошка	Износ трошка (РСД/км)
Трошкови горива	27,87
Трошкови зарада	128,34
Трошкови куповине нових аутобуса	17,17
Трошкови одржавања	15,00
Трошкови осигурања и регистрације	2,68
Остали трошкови	2,50
УКУПНИ ТРОШКОВИ	193,56
Добит превозника 10%	19,36
Укупни трошкови укључујући добит превозника ⁷	212,92

Укупни трошкови укључујући добит превозника за соло возило износе 264,32 динара/км без пдв-а.

Укупни трошкови укључујући добит превозника за минибус возило износе 212,92 динара/км без пдв-а.

Напомена: Под термином “Ново возило” подразумева се нов аутобус, тј. аутобус произведен у 2025. години или млађи са првом регистрацијом у 2025. години или млађи односно уколико се такво возило уводи у току реализације уговора, мора бити произведено у претходној или текућој години, са првом регистрацијом у текућој години, тачније години увођења тог возила.

⁶ Укупни трошкови по километру израчунати су на основу доступних тржишних података у тренутку израде предлога Концесионог акта (мај/јун 2026. године).

⁷ Укупни трошкови по километру израчунати су на основу доступних тржишних података у тренутку израде предлога Концесионог акта (мај/јун 2026. године).



Предвиђени обим саобраћаја се не може смањити за више од 3% на месечном нивоу у односу на обим саобраћаја који је предвиђен овим концесионим актом, осим у случајевима ванредне ситуације, ванредног стања или више силе.

Обим, начин и извори финансирања јавног партнера

Потенцијални представљени вид финансирања пројекта у односу на традиционални (буџетски) има предности које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се јавни партнер одлучио на традиционалан вид финансирања пројекта сматра се да би кредитни ризик јавног партнера утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност јавног партнера јер би за износ зајма гарант био град или нека друга градска институција. Такође, сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на град/институцију и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. Град има само делимичну могућност ограничења ризика и преношења ризика на крајње кориснике пројекта и такође нема могућност да одреди цену услуге односно да подигне јавне приходе како би евентуално покрила неочекиване ризике. С друге стране, правилним пројектним финансирањем кредитни ризик бива подељен између приватног (квалитетно пружене услуге у складу са уговореним квалитетом и благовремена отплата анuitета) и јавног партнера (иако не гарантује за дуг, доприноси могућности благовремене отплате кредита, благовременим уплатама накнада за доступност, ако су услуге пружене у складу са уговором). Правилним уговарањем, ризици од кашњења у имплементацији, ризици премашивања буџета као и ризици лошијих перформанси бивају ограничени. Ово је могуће постићи само уз ангажовање приватног партнера са искуством у области организовања и обављања делатности јавног превоза путника.



10. АНАЛИЗА РИЗИКА ПРОЈЕКТА

У табели су приказани потенцијални ризици који могу утицати на реализацију предметне концесије, са мерама ублажавања.

Потенцијални ризици који могу утицати на реализацију концесије

Ризик	Опис	Процена ризика	Ублажавање
ТЕХНИЧКИ РИЗИЦИ	Неадекватна техничка опремљеност (мањи број возила и возача, техничка неисправност возила)	Низак	Избор реномираног приватног партнера који је опремљен квалитетним возним парком и квалификованим особљем (возачи и сервисери)
ПОВЕЋАНИ РАСХОДИ	Пораст цена инпута (гориво)	Средњи/Висок	Анализа актуелних тржишних цена и праћење дугорочних пројекција цена инпута

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финан. утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				Ј П	Ш П	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Минималан	Минималан	Минималан	Х			Стручно управљање пројектом
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Адекватна процена рокова и квалитетно дефинисан план активност
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Детаљна анализа процедуре од стране стучног тима ЈП
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Умерен / Ограничен	Минималан	Умерен / Ограничен	Х			Формирање стучног тима у оквиру ЈП који ће саставити документацију, спровести и пратити читав процес, уз стручно и адекватно управљање роковима и захтевима
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							



Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финан. утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Расположивост потребних ресурса (возила, опреме, итд.)	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручних људских ресурса	Умерен / Ограничен	Изражен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама. Ризик се умањује и квалитетним менаџментом на нивоу ПП
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен		X		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака са циљем детаљног пресека стања пројекта и решавања потенцијалних проблема у реализацији и имплементацији
Ризик расположивости	Минималан	Минималан	Умерен / Ограничен		X		Приватни партнер, односно концесионар у потпуности сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза. Ризик је минимизује добром организацијом и управљањем транспортним процесом
Ризик усклађености уговорене услуге са потребама и очекивањима јавности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Занемарљив	X			Квалитетним пројектовањем свих елемената система и услуге, који су саставни део уговора, као и адекватном припремом јавности и едукативним акцијама
Ризик неисвршења уговорних обавеза	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама



Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финан. утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
Ризик промена обима уговорене услуге	Минималан	Умерен / Ограничен	Занемарљив	X			Јасно дефинисање минималних стандарда квалитета од стране ЈП у погледу тога када и како се врши проширење транспортне понуде, који морају бити саставни део уговора са ПП, односно концесионаром
Наплата услуге	Минималан	Умерен / Ограничен	Изражен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Умерен / Ограничен	Занемарљив			X	Постављање искусног руководства
Ризик настанка штете на возилима и другој имовини	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Полисом осигурања коју плаћа приватни партнер, односно концесионар у складу са јавним уговором
Повреде на раду	Минималан	Минималан	Минималан		X		Осигурање
Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Покривено уговором и гаранцијама
Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Валутни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Фиксне каматне стопе
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру



Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финан. утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				Ј П	Ш П	ЈП и ШП	
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење на објектима и повреди на раду)	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

На основу приказане табеле закључак је да у периоду трајања концесије највећи ризик представља промена цена инпута, који ће знатно повећати расходе приватног партнера, односно концесионара (то се посебно односи на цену горива која може драстично да се повећа услед поремећаја на светском тржишту нафте и нафтних деривата).

11. АНАЛИЗА ЕКОНОМСКЕ ЕФИКАСНОСТИ ПРОЈЕКТА

Исплативост пројекта обрачуната је на нивоу економских новчаних токова у току периода трајања пројекта (збир оперативних или експлоатационих и инвестиционих новчаних токова).

Као мерило исплативости пројекта, обрачуната је пројектна нето садашња вредност (енг. „Net Present Value - NPV“ у даљем тексту НСВ). Са аспекта НСВ, прихватљив је онај пројекат који има позитивну НСВ. За дисконтну стопу у склопу обрачуна НСВ, одабрана је социјална дисконтна стопа од 3,5%, како би анализа била усклађена са анализом ВЗН(Вредност за новац) . Овде треба нагласити да приватни партнер, односно концесионар може имати другачија очекивања у смислу жељеног приноса на уложена средства од социјалне дисконтне стопе од 3,5% којом се евалуирају пројекти од друштвеног значаја.

Ефекти на буџет јавног партнера

Позитивни ефекти имплементације пројекта овог концепта, који ће постојати али нису обрачунати, могу обухватити приливе од наплаћених пореза и накнада, било јавном партнеру или другим корисницима буџета Републике Србије. Поред тога, обезбеђење субвенционисане реализације мобилности становника за све грађане на



административној територији града Ваљево представљаће веома значајну погодност чији ефекти ће бити далекосежни (привреда, туризам, социална правичност, и сл.).

Са друге стране, обавеза јединице локалне управе да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену, као и обавезе везане за обезбеђење квалитетне мобилности становника, представљају кључне захтеве према систему јавног транспорта путника. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту транспортних услуга и перманентни притисак на ефикасност и ефектност рада свих превозника, без обзира на власнички статус.

Имајући у виду наведене калкулације, као и чињеницу да пројекат има позитивну вредност за новац по коришћеним добијеним претпоставкама, може се закључити да је најповољнија опција за имплементацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије повољнија у односу на *status quo*.

12. ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

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

Обавезе приватног партнера, односно концесионара су:

- да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском превозу,
- да организује свој рад и пословање тако да обезбеди квалитет превоза који захтевају услови утврђени конкурсном документацијом и овим концесионим актом,
- да послове превоза обавља у складу са одредбама закона који уређује превоз путника у друмском саобраћају, закона који уређује обављање комуналне делатности, у складу са градском одлуком која регулише превоз путника у градском и приградском саобраћају и другим прописима који утврђују ову област,
- да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима вожње по линијама,
- да врши продају појединачних карата у возилу,



- да приход од продатих карата у возилу уплаћује на рачун јавног партнера,
- да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја градске управе,
- да обезбеди, угради и одржава систем за праћење возила (ГПС-систем) и омогући јавном партнеру приступ истом,
- да доставља недељне и месечне извештаје о оствареним обртима (полуобртима) и поласцима,
- да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.
- Приватни партнер је обавезан да услугу отпочне (врши) возилима која су била предмет његове понуде, односно возилима са којима је конкурисао. Свака промена возног парка приликом обављања поверене делатности на територији града Ваљево дозвољена је искључиво возилима истих или бољих техничких карактеристика и исте или новије године производње од возила које се замењује, уз обавезно поштовање прописаних ограничења везаних за старост возила током целелог трајања уговора.

Права и обавезе јавног партнера су:

- да врши оверу редова вожњи,
- да у складу са одлуком града, за одређене категорије лица уколико је дефинисано издаје повлашћене карте,
- да превознику плаћа износ оствареног месечног прихода,
- обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији града,
- предузима мере на отклањању ванредних околности које могу да утичу на несметану реализацију превоза,



- одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником),
- да обезбеди, угради и одржава уређај и/или систем за продају карата у возилу,
- врши контролу карата у возилу,
- врши продају и издавање претплатних и повлашћених карата,
- врши контролу и надзор над обављањем повереног превоза.

Уз то, обавезе приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова вожњи према захтевима јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажње непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу итд.

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

Обавеза јавног партнера генерално имају основни циљ да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену на административној територији локалне самоуправе. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту транспортних услуга и перманентни мониторинг и контролу рада превозника, без обзира на власнички статус.

Обавезе јавног партнера је преношење надлежности на приватног партнера односно концесионара у горе наведеним активностима, мониторинг и контрола на стратешком нивоу.

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



13. ЈАВНИ УГОВОР

Чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) је одређена садржина јавног уговора.

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

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

- 1) карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
- 2) расподела ризика између јавног и приватног партнера;
- 3) одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;
- 4) обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
- 5) евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;
- 6) захтеве у вези са ДПН у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности ДПН;
- 7) власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
- 8) висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;
- 9) накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;
- 10) механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
- 11) поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;
- 12) поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);



13) обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену 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;

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

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

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

17) покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

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

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

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

21) компензација и пребијање потраживања;

22) последице штетне промене прописа;

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

24) евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

25) сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;

26) меродавно право и механизам за решавање спорова;

27) околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објеката



који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

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

28) опорезивање и фискална питања - ако постоје.

Ако јавни уговор, независно које јавно тело га закључује, садржи одредбе које на било који начин доводе до одговорности Републике Србије или имају директног утицаја на буџет Републике Србије, неопходно је прибавити сагласност Владе.

У случају неприбављања сагласности из става 3. овог члана, такве одредбе су ништаве по сили закона.

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

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

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

- дефинисати линије на територији града које су предмет концесије;
- утврдити расподела ризика између јавног и приватног партнера, односно концесионара полазећи од дефинисања ризика и њихове расподеле из овог концесионог акта;
- одредити потребан квалитет и стандарди услуге превоза у складу са овим концесионим актом и конкурсном документацијом;
- дефинисати врсте и начин пружања евентуалне помоћи приватном партнеру, односно концесионару око добијања потребних дозвола, сагласности и сл.;
- дефинисати начин утврђивања и мењања цене превоза у складу са законом и давања утврђених износа од стране јавног партнера приватном партнеру, односно концесионару;
- уредити могућност и начин измене јавног уговора;
- уредити разлози за раскид уговора и начин решавања спорова, као и поступање у погледу обезбеђивања превоза у случају превременог раскида уговора или престанка његовог важења;



- уредити права јавног партнера у циљу заштите јавног интереса и околности које ограничавају или искључују одговорност уговорних страна, на начин који није у супротности са овим концесионим актом;
- уредити поступање у ванредним околностима.

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

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

Предложени пројекат је планиран да се закључи на период од 10 (десет) година. На основу члана 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза града је давање писане сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

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

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

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног и приватног партнера, односно концесионара. Потписивањем јавног уговора приватни партнер,



односно концесионар стиче право и преузима обавезу обављања делатности комуналне делатности јавног градско-приградског превоза путника на територији града Ваљево.

14. ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

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

- мишљење Комисије за ЈПП – јун 2026. године;
- усвајање Концесионог акта од стране Скупштине Града – јул 2026. године;
- израда конкурсне документације – јул 2026. године;
- објављивање јавног позива – јул 2026. године;
- спровођење поступка јавне набавке – јул/август 2026. године;
- доношење одлуке о избору најповољније понуде – август 2026. године;
- добијање сагласности на коначан нацрт јавног уговора од стране Скупштине Града – септембар 2026. године;
- закључење јавног уговора – септембар 2026. године.



15. ПРИЛОЗИ

- **Одлука** о покретању поступка за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева
- **Решење** о именовању стручног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева

На основу члана 13. и члана 29. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16) и члана 37. Статута града Ваљева („Сл. гласник града Ваљева“ бр. 5/19), Скупштина града Ваљева, на седници одржаној дана 08. априла 2026. године, донела је

ОДЛУКУ

О ПОКРЕТАЊУ ПОСТУПКА ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ РАДИ ОБАВЉАЊА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У ГРАДСКОМ И ПРИГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВАЉЕВА

1. Покреће се поступак за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева
2. Овлашћује се Градско веће града Ваљева да именује стручни тим који ће сагласно Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама предузети радње на припреми пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије из тачке 1. ове Одлуке.
3. Ову Одлуку објавити у „Службеном гласнику града Ваљева“.

СКУПШТИНА ГРАДА ВАЉЕВА

Број:343-222/2026-02

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ
ГРАДА ВАЉЕВА

Др Слободан М. Гвозденовић, с.р.

Тачност преписа оверава:

СЕКРЕТАР
Скупштине града Ваљева
Младен Симовић



На основу члана 29. ст.1. и члана 30. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл.гласник РС“, број 88/11, 15/16 и 104/16), члана 46. и 66. Закона о локалној самоуправи („Сл.гласник РС“ бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021- др. закон), тачке 2. Одлуке о покретању поступка за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева („Сл.гласник града Ваљева“ бр. 7/2026) и члана 57. Статута града Ваљева („Сл.гласник града Ваљева“ бр. 5/2019), Градско веће града Ваљева, на седници одржаној дана 20.05.2026. године, донело је

РЕШЕЊЕ

О ИМЕНОВАЊУ СТРУЧНОГ ТИМА ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ РАДИ ОБАВЉАЊА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У ГРАДСКОМ И ПРИГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА ВАЉЕВА

1. ИМЕНУЈЕ СЕ Стручни тим за Пројекат јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева, у следећем саставу:

ПРЕДСЕДНИК:

Немања Расулић, в.д. начелника Градске управе града Ваљева,

ЧЛАНОВИ:

- 1) Саша Ђоковић, помоћник Градоначелника града Ваљева,
- 2) Тијана Тодоровић, руководилац Одељења за локални развој, привреду и комуналне послове,
- 3) Жељко Табашевић, руководилац Одељења за финансије,
- 4) Бранка Росић, руководилац Одељења за послове органа града,
- 5) Биљана Ковачевић, службеник, Одељење за послове органа града
- 6) Јелена Јевтовић, службеник, Одељење за локални развој, привреду и комуналне послове,
- 7) Анђелка Филиповић, службеник, Одељење за финансије,
- 8) Светислав Петровић службеник, Одељење за урбанизам, грађевинарство, саобраћај и заштиту животне средине
- 9) Дејан Маринковић, службеник, Одељење за инспекцијске послове

10) Др Владимир Пантелић, одборник

11) Радоица Рстић, одборник

2. Задатак Стручног тима је:

1) пружање стручне помоћи у припреми предлога за доношење концесионог акта за пројекат јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева;

2) пружање стручне помоћи при припреми потребних анализа, односно студија оправданости давања концесије, при припреми и изради услова и конкурсне документације, правила и услова за оцену понуђача и примљених понуда, као и критеријума за избор понуде;

3) прегледање и оцена пристиглих понуда;

4) утврђивање предлога одлуке о избору најповољније понуде за давање концесије или предлога одлуке о поништају поступка давања концесије, и образложење тих предлога;

5) обављање осталих послова потребних за реализацију поступка давања концесије.

3. Председник и чланови Стручног тима имају право на накнаду за свој рад у износу од 3.000,00 динара по одржаној седници.

4. Доношењем овог решења престају да важе Решење о именовању Стручног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева број 101-85/2026-02 од 17.04.2026. године и Решење о допунама Решења о именовању Стручног тима за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије ради обављања комуналне делатности линијског превоза путника у градском и приградском саобраћају на територији града Ваљева број 101-93/2026-02 од 23.04.2026. године,

5. Решење доставити: именованим и Одељењу за локални развој, привреду и комуналне послове.

ГРАДСКО ВЕЋЕ ГРАДА ВАЉЕВА
БРОЈ: 101-107/2026-02

ПРЕДСЕДНИК
ГРАДСКОГ ВЕЋА ГРАДА ВАЉЕВА
Лазар Ђуковић

