

ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ „ЕЛЕКТРОПРИВРЕДА СРБИЈЕ“, БЕОГРАД
УПРАВА ЈП ЕПС
Улица царице Милице број 2
Број: 12.01. 3958/16
Београд, 12.04.2016. године

На основу члана 54. и 63. Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, бр. 124/12, 14/15 и 68/15), Комисија за јавну набавку број ЦЈН 14/2015, за набавку услуга ванлинијског превоза запослених, на захтев заинтересованог лица, даје

**ДОДАТНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ ИЛИ ПОЈАШЊЕЊА
У ВЕЗИ СА ПРИПРЕМАЊЕМ ПОНУДЕ
Бр. 10.**

Пет и више дана пре истека рока предвиђеног за подношење понуда, заинтересовано лице је у писаном облику од наручиоца тражило додатне информације односно појашњења а Наручилац у року од три дана од дана пријема захтева обајављује на Порталу јавних набавки и интернет страници Наручиоца, следеће информације, односно појашњења:

ПИТАЊЕ 1: „Увидом у захтев за заштиту права грађанског надзорника који је јавно доступан на интернет страници грађанског надзорника, као и увидом у Решење Републичке комисије за заштиту права бр. 4-00-91/2016 од 25.02.2016. године, којим је решено по захтеву за заштиту права, несумњиво је наведено да се захтев усваја у целости. Наиме, захтевом за заштиту права захтевано је поништење набавке у целости, а Република комисија за заштиту права навела је да се захтев УСВАЈА. Дакле, не усваја се делимично, него се усваја.

- Зашто наручилац није поступио по Решењу Републичке комисије?
- Да ли је Наручилац пре пете измене конкурсне документације захтевао тумачење Управе за јавне набавке донетих решења Републичке комисије?“

ОДГОВОР 1: Чланом 79. Закона о изменама и допунама закона о јавним набавкама измењене су одредбе члана 157. тако да „У ставу 6. тачка 1) мења се и гласи:

"1) усваја захтев за заштиту права као основан, у целини или делимично поништава поступак јавне набавке;".

Републичка комисија за заштиту права у поступцима јавних набавки је управо у складу са наведеним изменама и допунама ЗЈН односно у складу са наведеним легитимним правом, донела решење којим се усваја захтев за заштиту права, без одређења да се поступак поништава у целости или делимично, како је и речено у предпоследњем ставу Решења РКЗЗП бр. 4-00 – 91/2016 од 25.02.2016. године, на страни 35. где се наводи: „Републичка комисија је одлучила као у изреци предметног решења, али констатује да је с обзиром на чињенично стање утврђено у конкретном случају у потпуности нелогично и неоправдано да се утврди постојање последице по предметни поступак јавне набавке у ситуацији када ...“, за шта се Комисија за ЈН није обраћала Управи за јавне набавке, већ јој је то познато на основу праћења измена и допуна закона о јавним набавкама.

ПИТАЊЕ 2: Изменом пете конкурсне документације, продужен је рок за доставу понуда, па је рок за доставу понуда 25.04.2016. године. Наведеном изменом измењен је износ банкарске гаранције, па је неопходно да од пословне банке захтевамо издавање НОВЕ банкарске гаранције ЧИЈИ ЈЕ ИЗНОС ТРИ И ПО ПУТА ВЕЋИ ОД ПРЕДХОДНЕ. Сагласност

за издавање банкарске гаранције даје кредитни одбор пословне банке. Наша пословна банка, као и већина пословних банака, кредитне одборе има 2 пута месечно. Имајући у виду да је измена конкурсне документације објављена у 15.57 часова, дана 12.04.2016. године, за измену конкурсне документације сазнали смо тек 13.04.2016. године. Немогуће је прибавити банакраску гаранцију и прикупити све доказе (јер је важност доказа извеђених за раније отварање истекла), те саставити исправну и одговарајућу понуду у року од 12 дана од дана измене конкурсне документације. Овако постављени рок одговара само једном понуђачу, или једној групи понуђача, који је **НЕСУМЊИВО ОД НАРУЧИОЦА ИМАО „НАЈАВУ“** термина за отварање понуда.

Због свега напред наведеног захтевамо продужење рока за доставу понуда, јер понуђачи не смеју да трпе последице што наручилац није **ОДРЕДИО ВАЉАНА СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА** у процентима, већ одредио фиксни износ од 7.000.000,00 динара, на колики је у том тренутку жељени понуђач само могао да добије банкарску гаранцију.

ОДГОВОР 2: Наручилац, поступајући у складу са чланом 94. ЗЈН, додатно продужава рок за подношење понуда како би исти био примерен времену потребном за припрему прихватљиве понуде, о чему ће објавити обавештење о продужењу рока за подношење понуда.

ПИТАЊЕ 3: Изменом 5. конкурсне документације наручилац је извршио „козметичку“ измену техничког капацитета у делу резервних возила. Наиме, смањен је проценат резервних возила са 25% на 20% тј. са 29 на 23, што значи са понуђач мора обезбедити 1/5 резервних возила. Да ли је реално и искуствено могуће да се сваки пети аутобус поквари? Чему онда служи покретна радионица? Мишљења само да овако велики проценат резервних возила представља дискриминацију и онемогућава конкуренцију, фаворизујући једног понуђача који има вишак аутобуса и радника. Захтевамо да наручилац поступи по Решењу Републичке комисије и да реално процени „дискриминаторски потенцијал“ смањи број резервних аутобуса, а не само „козметички“.

ОДГОВОР 3: Комисија за ЈН је петом изменом конкурсне документације удовољила захтеву из Решења републичке комисије број 4-00-104/2016 од 25.02.2016. године, у којем се наводи:

„Иако не оспорава тезу да поседовање одређеног броја резервних аутобуса може бити од значаја за несметано извршавање уговорних обавеза у смислу да се превоз запослених у свим својим фазама одвија без застоја и у задатим роковима посебно у ситуацијама када би на пример дошло до квара аутобуса који су редовно ангажовани, Републичка комисија констатује да аргументација коју је наручилац изложио у оквиру одговора датом поводом поднетог захтева ипак **не чини јасним** настојање да се испуњење додатног услова за учешће у вези потрбног техничког капацитета поред свих осталих захтева веже и за потребу да се у фази подношења понуде поседује возни парк који обухвата чак 25% додатних капацитета чије ангажовање представља само могућност а не и извесност у реализацији уговорних обавеза...“.

У складу са наведеним Петом изменом конкурсне документације, наручилац је учинио јасним своје настојање, тиме што је навео:

„У складу са налозима из Решења РКЗППЈН бр. 4-00-104/2016 од 25.02.2016. године и 4-00-91/2016, Комисија је размотрила могућност смањења броја резервних возила и

одлучила да исти са 29 смањи на 23, што представља смањење са 25 на 20% броја резервних возила у односу на број возила на раду који износи 116.

Ангажовање резервних возила није само могућност већ је извесност, што Наручилац тврди на основу досадашњег искуства од 1968. године до данашњих дана.

За период од 30 месеци на који се закључује уговор у овом поступку ЈН, који захтева свакодневно ангажовање 116 возила вероватноћа да неће бити ангажовано ниједно резервно возило готово да не постоји.

Захтевани број резервних возила је последица велике територије која је покривена мрежом линија и полазака на дневном нивоу, а што је дефинисано спецификацијом услуге превоза.

Наручиоцу је битно да овом јавном набавком обезбеди благовремено и квалитетно извршење услуге превоза запослених и тиме створи услове за неометано одвијање процеса рада и одржање електроенергетског система а могућност накнаде штете односно реализација уговорне казне биле би безначајне у односу на евентуалне последице нереализованог превоза запослених, односно застоја процеса производње као на пример: **застој у раду рударске механизације на површинским коповима или термоелектрана.**

Наручилац, захтеваним бројем резервних возила обезбеђује решење у ситуацијама када дође до квара возила, саобраћајних незгода или других поремећаја у саобраћају, којима ће обезбедити алтернативни превоз запослених до места рада, како процес производње не би био угрожен“.

ПИТАЊЕ 4: „Наручилац није изменио оспорени захтев из техниче спецификације за „ИЗИШЉЕНИМ“ аутобусима класе I или класе II са минималним бројем седишта 43, иако је тај навод усвојила Републичка комисија, па захтевамо да техничку спецификацију и услове за учествовање конкурсне документације уредите у том делу.“

ОДГОВОР 4: Решењем Републичке комисије број 4-00-104/2016 од 25.02.2016. године је на странама 6. и 7. наведено:

„Дакле, из свега напред наведеног са становишта аргументације изложене у оквиру разматраног захтева за заштиту права произилази да је код обе спорне категорије аутобуса дискриминаторски захтев садржан у услову да тражене врсте возила имају тачно одређен минималан број седишта који искључује алтернативу да се услуга врши аутобусима класе I тип ЦА или ЦЕ тако да преостају само аутобуси класе II тип ЦА или ЦЕ који имају минимално 43 места за седење, односно која искључује да се услуга врши аутобусима класе I тип ЦЦ или ЦГ, других верзија и модела које су такве да немају минимално 48 места за седење.

При чињеници да је са аспекта конкретне јавне набавке суштина њене реализације вршење услуге превоза запослених са тачке А до тачке Б, а да су према опису који је садржан у конкурсној документацији сви аутобуси који спадају у класе I и II, конструисани тако да поред места за седење имају и простор намењен и за путнике који стоје што, дакле, значи да број седећих места не одређује и укупан капацитет возила у погледу броја путника који може да буде превезен, Републичка комисија констатује да је недовољно објашњено настојање наручиоца да испуњење додатног услова за учешће у вези потребног техничког

капацитета поред свих осталих захтева , доведе у везу и са минималним бројем седишта у спорним категоријама возила...“.

Петом изменом и допуном конкурсне документације , Наручилац је већ навео:

„Наручилац је предметну јавну набавку обликовао са циљем да за вредност од 2.101.182.000,00 динара без ПДВ, коју је јавно објавио, добије одговарајући ниво квалитета услуге превоза имајући у виду дужину релација, услове путовања и време трајања путовања.

Захтевани ниво квалитета услуге превоза има за циљ да обезбеди максимални могући комфор у превозу,превасходно у погледу што већег могућег броја места за седење и минимално време чекања на превоз на почетним стајалиштима и у тачкама укрштања линија, како би превоз запослених што мање утицао на њихове радне способности.

У складу са наведеним, кроз Спецификацију услуга превоза наручилац је дефинисао: редни број аутобуса, минималан број места за седење, број линије, назив линије, време поласка и повратка, класу аутобуса, број станица, ефективну дневну километражу и просечну ефективну километражу на месечном нивоу (са просечно 21 радним даном и 9 нерадних дана у месецу).

Наведени захтеви наручиоца обезбеђују ниво квалитета услуга превоза који подразумева с једне стране што већи могући број места за седење у што квалитетнијим возилима и са друге стране мрежу линија и полазака која обезбеђује оптимални превоз по питању дужине релације, времена путовања, броја преседања и минималног времена чекања на укрштање линија“.

Комисија за ЈН даје додатна појашњења и оповргава став заинтересованих лица да аутобуси класе I типа ЦА или ЦЕ са минимално 43 седишта не постоје, и у прилог истом наводи да су то аутобуси различитих произвођача, као што су нпр. Мерцедес, Волво...

Комисија наглашава да марка и тип аутобуса нису битни, већ су овде наведени само као пример и као доказ да аутобуси класе I типа ЦА или ЦЕ са минимално 43 седишта постоје. Поред свега наведеног, Комисија наручиоца, у циљу обезбеђења веће конкуренције и равноправног учешћа свих заинтересованих лица, допуњују конкурсну документацију на следећи начин:

„Наручилац ће прихватити и понуду која уместо 58 аутобуса класе I или II типа ЦА или ЦЕ са минималним бројем места за седење дефинисаним у спецификацији услуге превоза, као и уместо 11 резервних аутобуса класе I или II типа ЦА или ЦЕ, садржи било којих 58 аутобуса, односно 11 резервних аутобуса који су конструисани како за седење тако и за стајање путника, облика каросерије ЦА или ЦЕ и са минималним бројем места за седење дефинисаним у спецификацији услуге превоза као и у опису резервних возила“.

ПИТАЊЕ 5: „Указујемо наручиоцу да у 5. измени конкурсне документације није поступио по наводима из Решења Републичке комсије, јер није изменио конкурсну документацију у делу тзв. „зглобних“ аутобуса што по наводима Републичке комсије представља, дискриминацију и нарушавање основних начела ЗЈН. Наручилац није изменио документацију и није омогућио да понуђачи нуде уместо једног „зглобног“ аутобуса, 2 аутобуса ИСТЕ КЛАСЕ, СА ИСТИМ или ВЕЋИМ БРОЈЕМ МЕСТА ЗА СЕДЕЊЕ И СТАЈАЊЕ, негошто је то у „зглобном аутобусу“. Допуштањем да се по цени једног аутобуса,

уместо једног „зглобног“ аутобуса, могу понудити 2 аутобуса ИСТЕ КЛАСЕ, СА ИСТИМ ИЛИ ВЕЋИМ БРОЈЕМ МЕСТА ЗА СЕДЕЊЕ И СТАЈАЊЕ, повећава се конкуренција (не би био само један понуђач са максималном процењеном ценом), снижава цена за око 50%, а повећава удобност вожње запослених.

Зашто се инсистира на зглобним аутобусима наведених капацитета за седење и стајање? Зашто је бољи „зглоб“ од 2 појединачна аутобуса исте класе, са истим или већим бројем места за седење и стајање, који су за 50 % јефтинији.

ПОГОВОРО ЈЕ ОЧИГЛЕДНО ДА ЗГЛОБНИ АУТОБУСИ НЕМАЈУ ЕКОНОМСКУ ОПРАВДАНОСТ АНГАЖОВАЊА ПО ПИТАЊУ ЗАРАДЕ ЈЕР СУ ОДРЕЂЕНИ ЗА КРАТКЕ ЛИНИЈЕ (5,10 И 20 КИЛОМЕТАРА), А ЦЕНА СЕ ДАЈЕ ПО КИЛОМЕТРУ ИЗ ЧЕГА СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ДА ТАКАВ АУТОБУС ЋЕ ДНЕВНО ЗАРАДИТИ (УЧЕСТВОВАТИ У ПОНУЂЕНОЈ ЦЕНИ) СА НА ПРИМЕР 1.000 ИЛИ 2.000 ДИНАРА, А ЗАКУП ТАКВОГ АУТОБУСА ИЗНОСИ МИНИМУМ 25000-30000 ДИНАРА ПО ДАНУ, ПА ПРЕМА ТОМЕ ТАКВИ, ОДНОСНО БАШ ТИ ЗАХТЕВАНИ АУТОБУСИ ТИПА ЗГЛОБ СА 48 МЕСТА КОЈЕ ИМА ИСКЉУЧИВО ЖЕЉЕНИ ПОНУЂАЧ ИМАЈУ ИСКЉУЧИВО ЦИЉ ДА ДИСКРИМИНИШУ СВЕ ОСТАЛЕ ПОНУЂАЧЕ И ОНЕМОГУЕЋЕ ОСТАЛЕ ПОНУЂАЧЕ ДА ДАЈУ ПРИХВАТЉИВУ ПОНУДУ.“

ОДГОВОР 5: Комисија за ЈН је, у одговору на захтев за заштиту права поводом којег је донето Решење РКЗЗП бр. 4-00-104/2016 од 25.02.2016. године, оправдала потребу ангажовања зглобних аутобуса, тако да Комисија за заштиту права наводе наручиоца није ни оспорила.

Напомињемо и да се плаћање услуга превоза врши на основу укупно реализованих месечних километара из спецификације услуге превоза и понуђене цене по километру. Не врши се појединачно плаћање по линијама нити по класи или типу возила.

ПИТАЊЕ 6: „У члану 16 модела уговора-ЦЕНА, међу осталим одредбама навели сте: Корекција јединичне цене по километру се може извршити у току реализације Уговора, и то:

Услед промене вредности елемената који утичу на формирање цене уколико се индекс промене цене смањи или повећа за више од 5 (пет) (повећање индекса - повећање цена, смањење индекса - смањење цена), и то:

- индекса цена произвођача течних горива и мазива у Републици Србији;
- индекса потрошачких цена у Републици Србији;
- индекса просечне бруто зараде у Републици Србији;

Сви индекси се узимају према званичним подацима Републичког завода за статистику, а Индекс промене цене се израчунава применом следећег обрасца:

Индекс промене цене (ИПЦ) = [(индекс цена произвођача течних горива и мазива у Републици Србији X (%ПГМ)) +(индекс просечне бруто зараде у Републици Србији X (%БП)) + (индекс потрошачких цена у Републици Србији X (%ОТ))] /100

Скраћенице ПГМ, БП и ОТ дефинисане су у обрасцу структуре јединичне цене, а подаци о процентуалном учешћу наведених параметара такође се узимају из Обрасца структуре јединичне цене по километру за Партију 1, који је као Прилог 3 саставни део овог уговора.

За базни месец за утврђивање Индекса промене цене, узео се месец у коме је закључен Уговор, односно први наредни месец после месеца у коме је извршена последња промена цене.

Промена цена се утврђује у нивоу укупног Индекса промене цене. Промена цене ће се примењивати од месеца у коме је заинтересована страна поднела захтев.

Обзиром да се ради о дугом периоду реализације будућег уговора наведите који ће се индекси користити да ли базни или ланчани и наведите са којом базном годином ће стране уговора примењивати горе наведени образац?

ОДГОВОР 6: Неће се користити ланчани индекс. Користиће се базни индекс а базни месец за утврђивање Индекса промене цене је месец у коме је закључен Уговор, односно први наредни месец после месеца у коме је извршена последња промена цене.

ПИТАЊЕ 7: „У ком обрасцу, публикацији или подацима Републичког завода за статистику се налази индекс просечне бруто зараде у Србији?“

ОДГОВОР 7: Наведени подаци се објављују на интернет страници Републичког завода за статистику <http://webrzs.stat.gov.rs/>

ПИТАЊЕ 8: „Какав је и шта се дешава са моделом уговора за партију 2? Које су одредбе модела уговора за партију 2?“

ОДГОВОР 8: Модел уговора за партију 2 остаје непромењен.

ПИТАЊЕ 9: У моделу уговора који сте доставили уз измену 5 конкурсне документације, имајући у виду да сте повећали износ банкарске гаранције за добро извршење посла, нисте објаснили када се примењују уговорне казне, а када се реализује банкарска гаранција? Да ли то зависи од воље наручиоца или се истовремено реализују оба средстав обезбеђења? Да ли је овако формулисан модел уговора у делу уговорне казне и банкарске гаранције у складу са одредбама Закона о облигационим односима?

ОДГОВОР 9: У складу са чланом 1083 Закона о облигационим односима, „Банкарском гаранцијом се обавезује банка према примаоцу гаранције (кориснику) да ће му за случај да му треће лице не испуни обавезу о доспелости измирити обавезу ако буду испуњени услови наведени у гаранцији.

У самом обрасцу банкарске гаранције је наведено: „... којом Вам гарантујемо да ћемо извршити плаћање у вашу корист до укупног максималног износа од: _____ динара, (словима: _____) по пријему нашег првог позива у писаној форми и ваше писмене изјаве у којој се наводи: да је Налогодавац гаранције, прекршио своју(е) обавезу(е) из закљученог Уговора.

ПИТАЊЕ 10: „У члану 23 модела Уговора који сте доставили у оквиру измене 5 навели сте да се уговор примењује од 01.03.2016. године, а данас је 15.04.2016. године. Како је могуће да се уговор примењује временски „уназад“?“

ОДГОВОР 10: У самом моделу уговора је наведено и „... односно од дана ступања на снагу Уговора, ако је Уговор касније ступио на снагу“..

ПИТАЊЕ 11: „Конкурсном документацијом је наручилац предвидео додатни услов кадровског капацитета, тако што је захтевао да понуђач има одређени број возача по партијама (који су у радном односу или су ангажовани сходно чл. 197. до 202. Закона о раду) и то за Партију 1. минимум 145 возача, а за Партију 2 минимум 1 возача, као и

минимум 5 саобраћајних диспечера за Партију 1 (која су у радном односу или су ангажована сходно чл. 197. до 202. Закона о раду).

Докази које су понуђачи били дужни да доставе у прилог испуњености предвиђеног додатног услова су М образац и Уговор о раду или други уговор о за сваког од возача и диспечера ангажованог сходно чл. 197. до 202. Закона о раду.

Трећом изменом конкурсне документације бр. 12.01. 3958/7-16 од 18.01.2016. године, која је објављена на Порталу јавних набавки 18.01.2016. године, наручилац је у наведеном делу изменио конкурсну документацију, те указао да је одредбом члана 32. став 4. Закона о превозу у друмском саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 46/95, 66/2001, 61/2005, 91/2005, 62/2006 и 31/2011) прописано се да у возилу којим се обавља ванлинијски превоз путника или ствари мора налазити **уговор о раду возача или потврда да је возач запослен** код превозника који обавља ванлинијски превоз.

Наручилац је даље указао на одредбе Закона о раду, који регулише појам запосленог као физичко лице које је у радном односу код послодавца., те да се радни однос заснива уговором о раду.

Наручилац је, на основу наведених посебних прописа закључио да уговор о привременим и повременим пословима, уговор о делу, уговор о стручном оспособљавању и уговор о допунском раду представљају рад ван радног односа, тако да лица која обављају рад по основу наведених уговора нису у радном односу и нису запослени, те не могу бити возачи возила којима се обавља ванлинијски превоз путника.

Сходно наведеном, конкурсна документација је у наведеном делу измењена, тако да је додатни услов кадровског капацитета предвиђен тако да понуђач има **одређени број возача по партијама, који су у радном односу сходно члану 30. Закона о раду, односно да је као доказе потребно доставити М образац и Уговор о раду за сваког од возача који су у радном односу сходно члану 30. Закона о раду и М образац и Уговор о раду или други уговор за сваког од диспечера ангажованог сходно чл. 197. до 202. Закона о раду.**

Указујемо наручиоцу да је конкурсна документација у наведеном делу сачињена супротно одредби члана 10. 76. став 6. Закона о јавним набавкама, којим је прописано да наручилац одређује услове за учешће у поступку тако да ти услови не дискриминишу понуђаче и да су у логичкој вези са предметом јавне набавке.

Наручилац погрешно сматра да је, у складу са посебним прописом, односно Законом о превозу у друмском саобраћају, оправдан његов захтев за возачима који су у радном односу по основу уговора о раду, односно који су запослени код понуђача -превозника, иако наведена ситуација, односно начин и основ ангажовања возача у ванлинијском превозу у складу са прописима о заштити на раду, запошљавању и условима рада није претходно проверена и потврђена од стране надлежног Министарства за рад, запошљавање, борачка и социјална питања, као надлежног министарства које би наручиоца, својим мишљењем обавезало на поштовање посебних прописа у наведеном делу, односно у погледу неопходног основа ангажовања возача од стране понуђача у поступку јавне набавке.

Због наведеног, будући да је у наведеном делу изостала претходна провера наручиоца, односно да наручилац неоправдано захтева радни однос по основу уговора о раду за

возаче у ванлинијском превозу, сматрамо да је једино могуће руководити се ставом Републичке комисије за заштиту права у поступцима јавних набавки, коју је у погледу додатног услова каровског капацитета и осова радног ангажовања недвосмислен.

Наиме, по ставу Републичке комисије, наручиоци немају право да захтевају од понуђача доказивање кадровског капацитета само на основу запослења код понуђача, односно заснованог радног односа (на одређено или неодређено време), будући да и други основи радног ангажовања неопходног особља, у складу одредби Закона о раду, могу омогућити успешну реализацију уговора о јавној набавци.

У том смислу, неспоран је став овог органа да се, захтевање радног односа, односно запослења по основу Уговора о раду сматра ограничењем конкуренције и дискриминаторски постављеним условом, који није у логичкој вези са предметом конкретне јавне набавке *Републичке комисије бр. 4-00-857/2015 од 22.05.2015. године, јавна набавка услуга превоза запослених*).

ОДГОВОР 11: Републичка Комисија је предметним решењима јасно указала да је наручилац у праву када је дефинисао захтевани кадровски капацитет тако да возачи морају бити у радном односу а све у складу са посебним прописом, како је и већ објашњено.

ПИТАЊЕ 12: „Предмет конкретне јавне набавке није подељен на партије, иако ће изабрани понуђач пружати услугу ванлинијскг превоза који подразумева мрежу линија и полазака за превоз близу 16.000 запослених код наручиоца, а која мрежа покрива територију градова и општина: Београд, Обреновац, Уб, Ваљево, Лајковац, Мионица, Љиг, Лазаревац, Аранђеловац, Младеновац, Барајево и Сопот. Услуга би се пружала за превоз запослених код наручиоца који путују од места становања са преко 600 локација до 28 локација места рада које су територијално дислоциране у овиру наручиоца. Такође, наручилац је у оквиру техничких спецификација, навео 116 редних бројева аутобуса од којих сваки саобраћа на одређеној линији између два или више места на одређеном географском подручју. Све то, као искуства из ранијих поступака које су спроводили тада привредна друштва, а сада огранци у оквиру ЈП „Електропривреда Србије“ као наручиоца, за чије потребе се, управо, и спроводи конкретан поступак јавне набавке, указују да су и саме организационе целине наручиоца приликом спровођења јавних набавки за исти предмет, делиле предмет јавне набавке на партије, што је логично, када се има у виду да подела на партије, посебно по трериторијалном принципу, омогућава учешће већег броја понуђача, са једне стране, што је у складу са начелом обезбеђивања конкуренције из члана 10. Закона о јавним набавкама, а са друге стране, то би омогућило да понуђачи дају додатне попусте уколико понуде подносе за више партија, што је у складу са начелом ефикасности и економичности из члана 9. у вези са чланом 3. став 1. тачка 34) Закона о јавним набавкама. Сматрамо да нико не сме да негира чињеницу да ће се поделом предмета овако огромне јавне набавке, која се пружа на великом броју локација у Републици Србији, постићи значајне уштеде, како због веће конкуренције будући да ће више понуђача као малих и средњих привредних субјеката која послују на ужој територији, баш на појединим локацијама на којима ће се пружати конкретна услуга, бити способна и заинтересована да поднесу своју понуду и тако учествују у реализацији ове јавне набавке у ужим целинама - партијама. Такође, нико не би смео да негира и чињеницу, да би и они који би поднели понуде за више, па и све партије (уколико би била извршена подела на партије), само у случају да је заиста предмет јавне набавке (у садашњој партији 1) заиста тако и подељен, могли у складу са чланом 3. став 1. тачка 34) Закона о јавним набавкама да понуде попуст, и тај попуст је јасно самим Законом само у том случају јасно прописан и, практично, прокламован.

Поред наведеног, не сме се занемарити и чињеница да је у ознаци - броју конкретног поступка јавне набавке наведена скраћеница ЦЈН. Та скраћеница указује да је у питању Централизована Јавна Набавка. Тачно је да је у конкретном случају наручилац донео одлуку о заједничком спровођењу јавне набавке, али та одлука се не односи на заједничко спровођење поступка управе ЈП „Електропривреде Србије“ и огранака - ТЕНТ-а, Колубаре, Костлоца итд, већ на заједничко спровођење набавке саме ЈП „Електропривреде Србије“ као наручиоца и правних лица „Про ТЕНТ“, „Колубара - грађевинар“, „Колубара угоститељство“, „Колубара - услуге“, који нису у сааставу наручиоца, што се може видети из табеле на страни 4. од 198 конкретне конкурсне документације. Дакле, набавка за потребе наручиоца се спаја са набавкама неких других правних лица, и то је због тога заједничка набавка. Међутим, у делу набавке која се односи на самог наручиоца, посматрано без дела који се односи на наведена правна лица, очигледно је у питању централизована јавна набавка јер је спроводи Тело за централизоване јавне набавке у смислу Правилника о уређивању поступка јавне набавке у Јавном предузећу „Електропривреда Србије“, Београд и сама јавна набавка има ознаку ЦЈН. Дакле, закључак је да су једној набавци коју као централизовану спроводи наручилац као Тело за централизоване јавне набавке, на основу одлуке о заједничком спровођењу јавне набавке, прикључене и потребе 4 посебна првна лица, али то у делу који се односи на самог наручиоца Јавног предузећа „Електропривреда Србије“, Београд и све огранке за чије потребе се спроводи ова јавна набавка, не мања суштину, а то је да у том делу набавку, заиста, спроводи наручилац као Тело за централизоване јавне набавке како је дефинисано Правилником о уређивању поступка јавне набавке у Јавном предузећу „Електропривреда Србије“, Београд, и да се та чињеница никако не може занемарити, те да је у том смислу и обавеза наручиоца да примењује одредбу члана 48. став 2. Закона о јавним набавкама.

Због свега наведеног, позивамо наручиоца да отклони повреду поменутих одредби Закона о јавним набавкама, те да предмет конкретне јавне набавке подели на партије.“

ОДГОВОР 12: Предметним решењима Републичка комисија је јасно указала да се не ради о централизованој јавној набавци већ о заједничкој, као и да наручилац нема обавезу да набавку подели по партијама.

ПИАТЊЕ 13: „Очигледно је да су сви услови и захтеви наручиоца у конкретном случају, створили ситуацију у којој може да буде поднета само једна понуда, и то понуда у којој је носилац исте понуђач „Ласта“ Београд. Самим тим, сматрамо да је споразумом о заједничкој понуди која је већ поднета у конкретном случају пре делимичног поништења од стране Републичке комисије, у ствари закључен рестриктивни споразум у смислу Закона о заштити конкуренције, те да је у том смислу постојала обавеза наручиоца да се обрати Комисији за заштиту конкуренцију да се та ситуација размотри, као што је већ учињено једном код набавке осигурања за потребе истог наручиоца, на шта га посебно подсећамо.“

ОДГОВОР 13: Комисија за ЈН није нашла основ за евентуално постојање повреде конкуренције нити је заинтересовано лице указало на евентуалне чињенице о истом.

КОМИСИЈА ЗА ЦЈН 14/2015