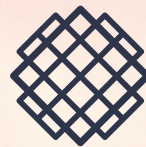




Republika e Kosovës
Republika Kosova
Republic of Kosovo



Zyra Kombëtare e Auditimit
Nacionalna Kancelarija Revizije
National Audit Office

IZVEŠTAJ REVIZIJE UČINKA

**Ugovorene nabavke bez objave obaveštenja
o ugovoru u Ministarstvu životne sredine,
prostornog planiranja i infrastrukture u 2021. godini**

Priština, maj 2023

Nacionalna kancelarija revizije Republike Kosovo je najviša institucija ekonomske i finansijske kontrole i za svoj rad odgovara Skupštini Republike Kosovo.

Naša misija je da preko kvalitetnih revizija jačamo odgovornost u javnoj upravi za efektivno, efikasno i ekonomično korišćenje nacionalnih resursa. Izveštaji Nacionalne kancelarije revizije na direktan način promovisu polaganje računa jer oni pružaju održivu osnovu za zahtevanje polaganja računa od strane menadžera svake revidirane organizacije. Tako mi povećavamo poverenje na potrošnju javnih sredstava i odigravamo aktivnu ulogu u obezbeđivanju interesa poreskih obveznika i ostalih zainteresovanih strana u povećanju javne odgovornosti.

Ova revizija je sprovedena u skladu sa Međunarodnim standardima vrhovnih revizorskih institucija (SNISA 3000¹), kao i u skladu sa najboljim evropskim praksama.

Revizije učinka preduzete od Nacionalne kancelarije revizije predstavljaju objektivne i pouzdane preglede, koji ocenjuju da li vladine radnje, sistemi, operacije, programe, aktivnosti ili organizacije deluju u skladu sa principima ekonomičnosti², efikasnosti³ i delotvornosti⁴ i da li ima mesta za poboljšanje.

Generalne revizorka je odlučio u vezi sa sadržajem ovog izveštaja **“Ugovorene nabavke bez objave obaveštenja o ugovoru u Ministarstvu životne sredine, prostornog planiranja i infrastruktureu u 2021. godini”** konsultaciji sa pomoćnicom Generalne revizorke, Myrvete Gashi, koja je nadgledala reviziju.

Tim koji je sastavio ovaj izveštaj:

Fatlinda Ramosaj, Direktor revizije

Arben Selimi, Rukovodilac tima

Vjosë Bojku, Član tima

NACIONALNA KANCELARIJA REVIZIJE –Adresa: Naselje Dragodan, Ul. Ahmet Krasniqi 210, 10000, Priština, Republika Kosovo.

Tel.: +383(0) 38 60 60 04/1002/1012-FAX: +383(0) 38 2535 122 /219

<http://zka-rks.org/>

-
1. SNISA 3000 Standardi i uputstva za reviziju učinka na osnovu Standarda revizije ONISA i iskustva iz prakse.
 2. Ekonomičnost – Princip ekonomičnosti znači minimiziranje troškova resursa. Korišćeni resursi moraju biti na raspolaganju blagovremeno, u odgovarajućoj količini i kvalitetu, i po najpovoljnijoj ceni.
 3. Efikasnost – Princip efikasnosti znači maksimalno iskorišćenje dostupnih resursa. Odnosi se na vrstu između uključenih resursa i rezultata datog u pogledu količine, kvalitete i vremena.
 4. Delotvornost – Princip delotvornosti podrazumeva postizanje unapred utvrđenih ciljeva i postizanje očekivanih rezultata.

Sadržaj

Opšti rezime.....	5
Uvod.....	7
Cilj revizije.....	8
Nalazi revizije.....	9
1.1 Ministarstvo nije izradilo kako treba tehničke specifikacije u osnovnom ugovoru...	9
1.2 Ministarstvo nije razvilo kako treba postupke nabavke	18
1.3 Ministarstvo nije upravljalo kako treba ugovorima	21
Zaključci	27
Preporuke	29
Prilog I - Kalkulacija efekta izmene specifikacija ugovora.....	30
OPŠTA REKAPITULACIJA.....	35
Prilog II Kriterijumi, delokrug i metodologija revizije.....	36
Motiv revizije.....	36
Kriterijumi revizije.....	42
Delokrug revizije.....	43
Metodologija revizije	45
Prilog II Komentari	46

ZJN	Zakon o javnim nabavkama
Ministarstvo	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
MU	Menadžer ugovora
EO	Ekonomski operator
NKR	Nacionalna kancelarija revizije

Opšti rezime

Nacionalna kancelarija revizije izvršila je reviziju učinka sa temom “Ugovorene nabavke bez objave obaveštenja o ugovoru u Ministarstvu životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture u 2021. godini”. Cilj ove revizije je bio da se proceni koliko je opravdano i u skladu sa zakonskim okvirom nabavke bila upotreba pregovaračkog postupka od strane Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture, da li je propisno dokumentovan i da li je postignuta vrednost za novac u projektima koji su ugovoreni sa ovim postupkom.

Praksa potpisivanja aneksa ugovora je česta pojava u javnim nabavkama, gotovo svaki ugovor o radu prati se aneksom ugovora. Postoje takvi slučajevi što u kategoriji kapitalnih investicija, pored aneks ugovora, da bi se završio projekat u celini, Ugovorni autoritet treba pokrenuti novu aktivnost nabavke.

Samo u 2021. godini Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture ugovorilo je blizu šest miliona evra za 26 aneks ugovora, sa pregovaračkim postupkom bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru. Od njih mi smo revidirali 13 ugovora čija je vrednost preko 4 miliona evra ili blizu 70% vrednosti ugovora sklopljenih tokom godine ovim postupkom. Postupci nabavke za ugovore na osnovu kojih je Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture sklopilo aneks ugovore razvijeni su u 2018-2019. godinu.

Aneks ugovori sklopljeni od Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture nisu bili dovoljni za završetak projekata koji je počeo. **Troškovi za 13 aneks ugovora koje smo revidirali bili su preko 4 miliona evra, dok za samo tri od ova projekta dodatni troškovi izračunati iznad vrednosti aneks ugovora su preko 4,3 miliona evra.** Osim toga, ovaj trošak nije definitivan jer je i za drugi projekat sada već procenjena potreba za izmene/dodatne radove, ali što do sada nije izračunat mogući trošak. Imajući u obzir da dodatni trošak prelazi 10% osnovnog ugovora, Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture trebalo bi da razvije otvoreni postupak nabavke za svaki od ova četiri projekta, umesto onog pregovaračkog.

Projekti nisu postigli da se završe u opravdanom vremenu iz raznih razloga. Iako su bili predviđeni određeni radni dani, nisu definisani kalendarski dani u kojima bi ti radni dani morali da se razviju. Neodređivanje završnog datuma za finalizaciju ovih projekata ostavilo je prostora da se ovi projekti ne razvijaju mogućim intenzitetom. Projekti su, u najboljem slučaju, završeni u roku od 2,8 godina, dok najgorem slučaju je prošlo više od 3,8 godina, i put još uvek nije završen (dok je planirano da se završi u roku od 200 radnih dana).

Dva od tri putna projekta koja su završena nisu tehnički prihvaćena iako su na raspolaganju za građane. Komisija za prijem, odnosno praćenje kapitalnih investicija,

pronašla je značajne nedostatke u realizovanim projektima, zato ih nije i prihvatila. Ove komisije su zahtevale poboljšanje identifikovanih nedostataka, ali što do sada nije preduzeta nijedna radnja u tom pravcu. Jedina akcija radnja preduzeta je obustavljanje određenog iznosa u plaćanju svake situacije, zadržani iznos je bio 23% odnosno 15% ukupne vrednosti ugovora.

Glavni uzroci koji su doveli ovo stanje su: prihvatanje neadekvatnih projekata od izrađivača projekta ili od opština, i nedovoljno revidiranje od strane Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture; neadekvatna razmatranja/nedostatak geo-mehaničkih i geodetskih elaborata za projekte/ugovore za izgradnju puteva; neodgovarajuća identifikacija potreba tokom izrade projekta i izmena projekata nakon sklapanja ugovora; i, ne određivanje odgovornih i profesionalnih menadžera u sprovođenju odgovarajućih dužnosti ugovornih menadžera.

Da bi se osiguralo da su projekti koje pokreće Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture u skladu sa uslovima na terenu, u potpunosti se sprovode i bez izazova tokom sprovođenja, i da se završavaju na vreme i sa ugovorenim kvalitetom, dali smo 11 preporuke. Potpuni spisak preporuka predstavljen je u petom poglavlju ovog izveštaja.

Odgovor Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture

Rukovodstvo Ministarstva se djelimično saglasilo sa nalazima i zaključcima revizije. Komentari rukovodstva na nalaze sa kojima se ne slaže, kao i stavove Nacionalne Kancelarije Rivizije, možete pronaći u Prilogu III ovog izveštaja. Podstičemo Ministarstvo da uloži sve napore da adresira na sve date preporuke

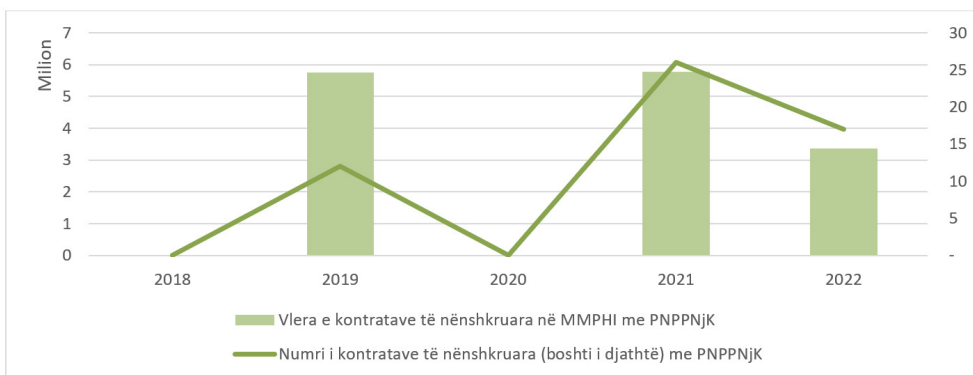
Uvod

Javne nabavke su jedna od oblasti koja uzima najveći deo državnog budžeta. Rashodi kroz javne nabavke su kontinuirano u rastu. U poslednje četiri godine (2018-2021.), ugovorni autoriteti (UA), odnosno javne institucije (ministarstva, opštine, nezavisne agencije i javna preduzeća), kroz nabavke su sklopili ugovore u vrednosti od preko 2,3 milijarde evra.

Zakon o javnim nabavkama (ZJN) bazira se na principima ekonomičnosti, efikasnosti i jednakog tretmana/nediskriminacije. Njegov cilj je da obezbedi najefikasniji, transparentniji i pravedniji način korišćenja javnih fondova od strane UA. Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture (u daljem tekstu Ministarstvo) sklopilo je 59 ugovora u iznosu od 15,854.289 evra⁵ tokom 2021. godine. UA-i mogu upotrebiti nekoliko vrsta postupaka za nabavku radova, roba ili usluga. Pregovarački postupak bez objave obaveštenja o ugovoru (u daljem tekstu pregovarački postupak) jedan je od njih, pored otvorenog postupka koji se najčešće koristi u javnim nabavkama. Otvoreni postupak je transparentan, omogućava veću konkurenciju i može obezbediti ekonomičnije cene za UA-i. Shodno tome, pregovarački postupak, pošto je manje transparentan i ne obezbeđuje konkurenciju, može ugroziti vrednost za novac i rezultirati neekonomičnim ugovorima. Takođe, ukoliko nema osnova za njegovu upotrebu, pregovarački postupak može rezultirati nejednakim tretmanom/diskriminacijom potencijalnih ponuđača. Stoga, UA-i, odlučuju da koriste pregovarački postupak samo sa uslovom da su se pojavile specifične okolnosti utvrđene zakonskim okvirom (npr. hitnosti) i trebaju opravdati njegovu upotrebu.

Od UA-a zahteva se da, kada koriste pregovarački postupak, imaju uvek na umu da postižu vrednost za novac.

Vrednost i broj pregovaračkih ugovora od Ministarstva (2018-2022.)



5. Izveštaj o ugovorima potpisanim iz platforme e-nabavke.

Blizu polovine ugovora koje je Ministarstvo potpisalo tokom 2021. godine bili su pregovarački ugovori bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru ili 26 ugovora u vrednosti od 5,777.490 evra.

I u 2019. godini Ministarstvo je sklopilo 12 pregovaračkih ugovora čija vrednost dostiže preko 5,7 miliona evra. Ova vrednost čini preko 11%, odnosno preko 8% ukupne vrednosti pregovaračkih ugovora na nacionalnom nivou. Ministarstvo nije ugovorilo nijedan ugovor u 2018. i 2020. godini.

Odlučili smo da revidiramo ugovore koje je Ministarstvo ugovorilo tokom 2021. godine sa ciljem da procenimo koliko je bilo opravdano korišćenje pregovaračkog postupka i da li je postignuta vrednost za novac u projektima koje je Ministarstvo ugovorilo ovim postupkom.

Cilj revizije

Kroz ovu reviziju procenili smo koliko je bilo opravdano i u skladu sa zakonskim okvirom nabavki korišćenje pregovaračkog postupka od strane Ministarstva, da li je dokumentovano kako treba i da li je postignuta vrednost za novac u projektima koji su ugovoreni ovim postupkom.

Glavno pitanje revizije je: Da li je Ministarstvo obezbedilo vrednost za novac u pregovaračkim ugovorima za putne projekte?

Da bi se odgovorilo glavnom pitanju revizije, postavili smo pot-pitanja reviziji kao u nastavku:

1. Da li je Ministarstvo izradilo kako treba tehničke specifikacije u osnovnom ugovoru?
2. Da li je Ministarstvo razvilo aktivnost nabavke kako treba?
3. Da li se Ministarstvo obezbedilo da se aneks ugovora sprovede kako treba u aspektu vremena i kvaliteta?

Ova revizija uključuje pregovaračke ugovore koje je Ministarstvo sklopilo tokom 2021. godine. Revidirali smo 13 ugovora sa zajedničkom vrednošću preko 4 miliona evra. Ova vrednost čini 70% ukupne vrednosti ugovora koje je Ministarstvo ugovorilo tokom 2021. godine.

Detaljna metodologija revizije primenjena tokom ove revizije, kriterijumi revizije i delokrug revizije su predstavljeni u Prilogu II.

Nalazi revizije

Tokom 2021. godine ukupna vrednost ugovora koje je Ministarstvo sklopilo bila preko 16 miliona evra. Vrednost ugovora sklopljenih sa pregovaračkim postupkom bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru tokom ove godine dostiže preko 5,7 miliona evra, što predstavlja blizu 36% ukupne vrednosti ugovora sklopljenih od Ministarstva.

Mi smo revidirali 13 ugovora, sa zajedničkom vrednošću preko 4 miliona evra, od ukupno 26 ugovora koje je Ministarstvo ugovorilo tokom 2021. godine. Ova vrednost čini 70% ukupne vrednosti pregovaračkih ugovora.

U ovom poglavlju hronološki smo prikazali nalaze prema radnjama koje je Ministarstvo trebalo da obavi da bi se obezbedilo da njegove aktivnosti rezultiraju projektima bez mane kako u aspektu kvaliteta, kvantiteta i vremena.

1.1 Ministarstvo nije izradilo kako treba tehničke specifikacije u osnovnom ugovoru

Nedostatak geo-mehaničkih (geo-tehničkih) elaborata

Rad geo-mehaničkih razmatranja (bušenja na dubini od 8-15 m, laboratorijske analize i rad geo-tehničkog elaborata) potrebni su za rad glavnog projekta puta.

Ministarstvu je nedostajao geo-mehanički elaborat u tri projekta koja smo revidirali od ukupno osam gde se ovaj zahtev primenjuje. To su: „Asfaltiranje puta Babuš-Trn-Ljubovac-Košare-Slivovo“, „Izgradnja puta Ljubožda-Meki lug“ i „Izgradnja puta Dragaš-Brod“.

Projektant uopšte nije uradio geo-mehaničko razmatranje za projekat „Asfaltiranje puta Babuš-Trn-Ljubovac-Košare-Slivovo“. U pred-meri ovog projekta, projektant je utvrdio manju količinu iskopa zemlje III-IV kategorije⁶ i manje količine punjenja⁷[1] nego što je bilo potrebno. Ovo je ustanovio EO tokom izvršenja ugovora na terenu koristeći kružnu dinamičku ploču, izvršio je merenja i utvrdio da je sposobnost nosivosti zemljišta vrlo niska zato što je bilo glinovito zemljište oduvek uticano od voda. Pored toga, Menadžer ugovora (u daljem tekstu MU) je predvideo promet velikih motornih vozila.

Izgradnja puta **Ljubožda-Meki lug**, nije imala geo-mehanički elaborat, stoga projektovane količine iskopa zemljišta i stenovite formacije nisu se usklađivale sa stanjem na terenu.

6. Kopnena zemljišta se kategorišu na osnovu tvrdoće zemljišta; rastresita zemljišta (što se lako obrađuju) ulaze u niže kategorije, dok tvrda zemljišta ulaze u više kategorije (V-VI), pa do stene koje ulaze u kategoriji (VII-VIII).

Što je viša kategorija zemljišta, to se od operatora traži veće angažovanje u aspektu ljudskih resursa, vremena i logistike.

7. Punjenje naziva se kameni materijal koji se postavlja ispod površine puta i služi za stabilizuje put.

Odmah nakon početka radova MU je podneo zahtev za dodatnim količinama nekih specifikovanih pozicija u ugovoru. Ministarstvo, odnosno komisija za procenu zahteva, usvojilo je zahtev za dodatni rad.

Projekat za izgradnju puta **Dragaš-Brod** nije bio potpun jer mu je nedostajao geo-mehanički elaborat. Projektiranje je ugovorila opština Dragaš, dok je Ministarstvo preuzelo ugovaranje za izgradnju. Izlaskom na teren za izvršenje ugovora, MU je zajedno sa ugovaračem primetio da projekat ima potrebe za izmenu/dopunu. MU i EO su utvrdili, između ostalog, da je sposobnost nosivosti materijala ispod asfaltnog sloja niska, što projektant nije uzeo u obzir kada je izradio projekat. Kao posledica, količine materijala za punjenje projektovane u pred-meri trebaju se dodati, što je povećalo i trošak projekta.

Ministarstvo je prihvatilo projekte iz opština (Uroševac, Dragaš i Istok) bez uverenja da imaju geomehaničke studije. Zbog nedostatka geomašinskih i geodetskih studija, Ministarstvo je naišlo na probleme u realizaciji ugovora jer se pojedine pozicije u ugovoru kvantitativno nisu podudarale sa stanjem na terenu. Kao rezultat toga, Ministarstvo je zaključilo pregovarane aneks ugovore

Netačne geomehaničke elaborate

Ministarstvo je nailazilo na probleme u realizaciji ugovora čak i u projektima koji su bili praćeni geomehaničkim studijama. U ostala četiri projekta koji su uzorak ove revizije, geomehaničke studije ne odgovaraju stvarnom stanju na terenu.

Za proširenje **Nacionalnog puta N9.1 Dolac-Đakovica**, Ministarstvo je imalo geo-mehanički elaborat, međutim, nakon što su bili potpisani ugovori, tokom sprovođenja, MU i EO su pronašli neusklađenosti u kategorijama zemljišta koje se trebalo iskopavati. Prema elaboratu, na osnovu kojeg je projektant izradio pred-meru projekta, trebalo se iskopati zemljište V i VI kategorije, dok je EO tokom iskopa naišao na zemljište VII i VIII kategorije, koje se sastoji uglavnom od stena. Tako da, EO je morao da se angažuje više (dodatni rad) da izvrši ovo iskopavanje. Ovi dodatni radovi bili su rezultat neusklađenosti između geoloških i geo-mehaničkih merenja izvršena od projektanta i onih izvršenih od EO (građevinska kompanija), ovo prema MU i Komisiji za usvajanje dodatnih radova.

Projekat izrađen za segmente puta „**Dolac-Đakovica**“ i „**Rakovina-Dolac**“ imao je neusklađenost projekta sa faktičkim stanjem na terenu. Reprojektovanje je predvidelo dodatne količine za ojačanje zemljišta i zamenu zemljišta.

Na autoputu **A7.1 Bandulić - Bresalje**, u Lotu 2, EO je utvrdio neusklađenost između projektovane pozicije iskopa i one realizovane, sa preko 27.000 m³. Ovu neusklađenost je utvrdila i komisija osnovana isključivo za razmatranje dodatnih radova. Ova pozicija, zajedno sa ostalim pratećim pozicijama, povećava trošak projekta za preko 100 hiljada evra.

Na osnovu ovih projekata koje je naručio i prihvatio bez dovoljno pregleda na terenu, Ministarstvo je razvilo aktivnosti nabavke (sa otvorenim postupkom) koje su rezultirale ugovorima za izgradnju puteva, umesto da revidira ove projekte dovoljno detaljno, revidirajući ih, i izlazeći na terenu da barem na nekoliko tačaka duž projekta uzme uzorke i uporedi ih, da vidi da li se usklađuju sa izrađenim projektom. Tek nakon što bi ih revidiralo i verifikovalo ove tačke, i obezbedilo se da se izrađeni projekat usklađuje sa uslovima na terenu i da se pred-mera usklađuje sa izrađenim projektom/prihvaćenim, trebalo je objaviti tender.

Ministarstvo je naišlo na probleme tokom sprovođenja ugovora jer određene pozicije u ugovoru nisu se usklađivale sa stanjem na terenu, u količinskom aspektu čak i kada su elaborati postojali, to znači da Ministarstvo nije uradilo u dovoljnoj meri, bar nam nisu dostavljeni dokazi da se tako nešto desilo. Kao posledica, Ministarstvo je sklopilo pregovarački aneks ugovori.

Neuključivanje svih objekata na putu od projektanta

Geodetska merenja i eksproprijacioni elaborati treba da se urade na vreme, kao preduslov i sastavni deo svakog glavnog projekta izrađenog za izgradnju puteva.

Ministarstvo, odnosno projektant, nije identifikovao i uključio u projekat sve objekte koji se dotaču od putnog projekta.

To se desilo u projektu „**Proširenje nacionalnog puta N9.1**“ segment Rakovina-Dolac, gde projektant nije predvideo rušenje nekih komercijalnih objekata koji su se nalazili pokraj puta, a koji su predstavljali prepreku za izgradnju nadvožnjaka predviđenog u projekat. Takođe, groblja koja su se nalazila pokraj puta trebalo se zaštititi betonskim zidom dužinom 65 metara, a što nije uključeno u početnom projektu, kao i izgradnja rešenja (kružni tok) da bi se omogućilo uključivanje nekim lokalitetima na novi put nije uključeno u projektu. Stoga je MU podneo zahtev za dodatni rad i komisija za procenu dodatnih radova je odobrila njegov zahtev. Vrednost aneks ugovora je 523,913€ ili 9.65% od osnovnog ugovora.



Na projektu za izgradnju „**Autoputa A7.1 Lot 2**“ projektant je predvideo da put prođe ispod električne mreže, ali nije uzeo u obzir vertikalnu udaljenost između puta i električnih provodnika, koja je bila vrlo mala. Sa standardima (prema MU) nije dozvoljeno da mreža visokog napona (električna energija) ima ovu visinu od puta. Tako da je početni projekat modifikovan da bi

omogućio prelazak mreže iz vazdušne u podzemnu, što je samo za ovu poziciju koštalo 32,000 evra, dok je ukupna vrednost aneks ugovora 138,558 evra.

Izgrađeni put razdvaja dva naselja, čiji se stanovnici kruže iz jednog naselja u drugo na dnevnim osnovama. Projektant nije uključio izgradnju podvožnjaka, da bi omogućio ovaj promet, kod postojećeg prirodnog puta, ali ga je projektovao na udaljenosti od oko 1km dalje od postojećeg puta. Na zahtev stanovnika i na njihovo insistiranje kroz smetnje koje su EO stvarali tokom sprovođenja ugovora, Ministarstvo je bilo prinuđeno da obustavi radove na ovom ugovoru do nalaženja rešenja.

Odgovarajuće rešenje bilo je izgradnja drugog podvožnjaka na lokaciji gde ga stanovnici traže. Ova izmena u projektu ne može se pokriti sa 10% ugovora o dopunskim radom, jer je 10% već potrošeno za izmeštanje električne mreže i radove iskopavanja, tako da je Ministarstvo počelo novom aktivnošću nabavke kako bi se završio ovaj segment autoputa.

Za izgradnju puta **Dragaš-Brod**, projektant u projekat nije uključio izmeštanje nekih objekata (izvorčića) koji su za građane bili „sveti“. Stoga je MU podneo zahtev da se izvorčići izmeste i očuvaju pošto od njih imaju koristi građani. Ova izmena u projektu izazvala je dodatne troškove koji su uključeni u aneks ugovora ovog projekta. Aneks ugovora ima vrednosti 316,528 evra ili 9.86% vrednosti osnovnog ugovora.

Svi ovi zahtevi koje su podneli MU, Ministarstvo ih je tretiralo osnivajući komisije za razmatranje i svi su usvojeni.

Nedostatak posete na radionicu pre sklapanja ugovora, od strane Ministarstva, uticao je na neuključivanje svih objekata u glavni projekat.

Zbog nedostatka posete na terenu od projekatnata, projekti nisu prilagođeni sa postojećim uslovima terena. Kao posledica, trebalo je da se projekti modifikuju da bi uključili sve objekte koji su neophodni za završetak puta. Ove izmene su praćene aneks ugovora za dodatne radove i nepredviđene radove koji su dostigli blizu 10% vrednosti osnovnog ugovora. Ukupna vrednost aneks ugovora u ova tri projekta dostiže 979,000 evra. Osim toga, vrednost dodatnog podvožnjaka predviđena je da bude milion evra, što znači da dodatni trošak za sve ove dosadašnje projekte očekuje se da bude blizu dva miliona evra, ne uključujući i moguće troškove za izmene koje je Ministarstvo procenilo potrebnim, ali koje ih nije izračunalo.

Loša izrada projekata od projektanta i prihvatanje bez dovoljnog prethodnog razmatranja i bez inspekcije na terenu

Projekat treba sadržati sve potrebne elemente da bi bio kompletiran. Objekti za uklanjanje atmosferskih voda i otpadnih voda, postavljanje raznih instalacija, vodovoda i elektrike itd. trebaju biti uključeni u projekat.

Put **Dečani - Crna Gora, segment 2** sa dužinom 12.58 km, nije izrađen kako treba jer nije uključio sve elemente puta u projektu.

Osnovni projekat je projektovao EO ugovoren od Ministarstva i prihvatila petočlana Komisija iz Odeljenja za putnu infrastrukturu (OPI). Pre prihvatanja projekta od projektanta, DIRr je izašao na teren da odredi trasu puta i to samo deo od 300 metara koji je bio sporan između DIRr-a i opštine Dečani. Komisija pregledala projekat i pronašla je primedbe u projektu koje je projektant potom ispravio. Nakon ispravki, projektant je dostavio projekat i OPI ga je zatim prosledio za dalje postupanje u Diviziju nabavke (DN). Ova poslednja je razvila aktivnost nabavke do potpisivanja ugovora. Na osnovu pred-mere projekta, DN je dodelila ugovor najjeftinijem ponuđaču i prosledila ga u Odeljenju za upravljanje putevima (OUP) koji je odgovoran za upravljanje ugovorima. Direktor OUP-a je na zahtev menadžera ugovora, 10 meseci nakon potpisivanja ugovora, obavestio da ima potrebe za izmene u ugovoru zbog razloga u nastavku:

- Poprečni profili odražavaju pogrešan teren i kao takvi su neupotrebljivi za izračunavanje količina nasipa i iskopa;
- Zahteva se izgradnja dodatnih zaštitnih zidova za sprečavanje klizišta zemljišta sa padina;
- Ima brojne vodotoke visokog intenziteta tokom padavina. Broj objekata projektovanih za uklanjanje (odvođenje) vode je mali u poređenju na stanje na terenu, dakle trebaju se raditi dodatne strukture (pločne⁸ propusnice) za uklanjanje vode; i
- Zahtev predsednika opštine Dečane za proširenje puta sa 6m na 7m, isto kao što je izgrađen deo puta Lot 1, što je bio glavni faktor za promene u projektu

Generalni sekretar (GS) Ministarstva je 15 meseci nakon zahteva MU osnivaio komisiju za razmatranje i procenu zahteva. Komisija je imala zadatak da proceni izmene između osnovnog projekta i zahteva za reprojektovanje. Komisija je usvojila zahtev za reprojektovanje i dodatne radove. Količine na nekim pozicijama osnovnog ugovora su uklonjene, a neke druge su dodane i Ministarstvo, odnosno EO, je nastavilo da sprovodi reprojektovani ugovor. Izmene za grupe pozicija prikazali smo u donjoj tabeli, dok smo detalje za svaku poziciju posebno prikazali u Prilogu I ovog izveštaja.

8. Propusnica je struktura od betona ili plastike koja nalikuje cevi koja se postavlja ispod tela puta na poprečan način, i omogućava prolazak vode sa jedne strane puta na drugu stranu.

Tabela 1 Kalkulacija efekta izmene specifičnosti ugovora Dečani - Crna Gora

Br.	Pozicija	Ukupna vrednost osnovnog ugovora	Ukupna reformativna vrednost osnovnog ugovora	Cena neuspešnog EO-a	Razlika između reformativnog ugovora i cene neuspešnog EO-a
1	Projekat puta				
1.1	Snimci i prethodni radovi na terenu	213,860	351,760	28,910	322,850
1.2	Čišćenje terena	11,398	6,290	37,740	-31,450
1.3	Zemljišni radovi	885,431	1,759,409	1,182,176	577,233
1.4	Konstrukcija trase puta	1,042,772	699,213	895,759	-196,546
1.5	Zaštitni zidovi	1,038,872	384,397	350,884	33,513
	Ukupno projekat puta	3,192,333	3,201,069	2,495,469	705,600
2	Signalizacija			-	
2.1	Horizontalna signalizacija (termo-plastična)	11,022	6,563	7,311	-748
2.2	Vertikalna signalizacija	4,890	3,060	4,590	-1,530
2.3	Saobraćajna oprema	3,225	771	1,385	-614
	Ukupno radovi signalizacije	19,137	10,394	13,286	-2,892
	Ukupnost ugovora bez PDV-a	3,211,470	3,211,463	2,508,755	702,708
	PDV	578,065	578,063	451,576	126,487
	Ukupna cena sa PDV-om	3,789,535	3,789,526	2,960,331	829,195

Reprojektovanje je imalo kvantitativne implikacije, posledično i finansijske. Kada bi se reprojektovana pred-mera primenila pre objavljivanja tendera, proces nabavke bi izveo pobjednika drugog EO-a, koji bi bio za 829,200 evra jeftiniji nego pobjednički EO. To zato što bi sa reprojektovanim količinama njegova cena bila 2,960.330 evra. To znači da bi Ministarstvo uštedilo blizu 22% sredstava ugovorenih za ovaj projekat.

Komisija je identifikovala i druge pozicije koje se trebalo ugovoriti da bi se projekat kompletirao. Ministarstvo još nije utvrdilo približnu vrednost ovih pozicija. Kako god, reformatiranjem/reprojektovanjem, Ministarstvo neće moći da izgradi 12,580 m puta (širinom šest metara) kako je ugovorilo, ali se predviđa da će moći da izgradi samo oko 7,000 m puta (sa sedam metara širine). Razlog zašto se skoro polovina puta ne može izgraditi je zato što put prelazi planinski teren, stenoviti i ima potrebe za velike količine

iskopa, posebno VII-VIII kategorije, kako bi se omogućilo proširenje puta na sedam metara. Ovo ima značajne troškove i može se pokriti samo uklanjanjem od projekta značajne količine iz ugovorenih pozicija, stoga se može izgraditi samo polovina projekta. Međutim, Ministarstvo je imalo mogućnost da izvrši izmene u projektu pre nego što ga tenderiše. Ovo zbog činjenice jer je imalo isto iskustvo u prvom segmentu ovog puta koji je ugovoren u 2017. godinu. I ovaj segment puta je projektovan sa šest metara širine ali je izgrađen sa sedam metara, takođe na zahtev predsednika opštine Dečane. Sama činjenica da je modifikovan prvi deo bio je dovoljan pokazatelj za Ministarstvo da izmeni projekat, i posledično i predmeru za drugi segment puta pre raspisivanja tendera, kako bi se izbegle naknadne izmene u ugovoru.

Stoga je komisija preporučila da se raspiše novi tender za preostale pozicije koje nisu mogle da se uključe u aneks ugovora. Međutim, do sada još uvek nije raspisan tender za preostale radove ovog puta.

DIP, kao jedinica zahtevanja i inicijator aktivnosti nabavke za ovaj projekat, nije bila saglasna da se izvrše ove izmene u projektu/ugovoru jer nije se prethodno konsultovala o zahtevanim izmenama u projektu. Zahteve MU za izmene/dopune u projektu/ugovoru trebaju se razmotriti od DIP, na osnovu unutrašnjeg postupka Ministarstva koji je na snazi od avgusta 2020. godine. Međutim, sekretar je dodelio komisiji ovaj posao osnivanoj ad-hoc umesto da ga vrati u DIP. Ovaj poslednji, iako se nije složio sa izmenom, ipak je podneo zahtev za početak aktivnosti nabavke da bi uključio izmenjeni/dopunjeni deo projekta/ugovora.

Na putu **Ljubožda-Meki lug** (Opština Istok), projektant je u projekat uključio neadekvatne propusnice da bi podnele atmosferske vode, kao i nedostajali su im neki zaštitni zidovi da bi sprečili klizišta zemljišta.

MU je dva meseca nakon potpisivanja ugovora zahtevao izmene u ugovoru. Prema njegovim rečima, projekat je imao potrebe da se dopuni, stoga je zahtevao dodatne radove i radove koji uopšte nisu bili predviđeni u projektu. Projekat je imao potrebe za:

- Fekalna kanalizacija sa dužinom 500 metara (prvenstveno nije bio zahtev;
- Iskopavanje stenovite formacije više nego što je predviđeno; i
- Zamena cevni propusnika sa pločastim propusnicama (nije imalo hidrauličke kalkulacije protoka vode pre izrade projekta).

Komisija za dopunski rad je usvojila sve ove pozicije, međutim, samo rešenje za dva od tri nedostatka projekta uključeno je u aneks ugovora, jer sa 10% vrednosti osnovnog ugovora nisu se mogli sve pokriti. Fekalna kanalizacija je ostavljena van aneksa, uz očekivanja da izvrši opština Istok, na čijoj teritoriji je put i odgovarajuća kanalizacija.

U aprilu 2020. godine, DIP je zahtevala od finansijskog službenika da založi/obaveže sredstva za ovaj projekat, kako zahteva zakon, dok se ovaj poslednji nije složio, obavestavajući ga da prema odobrenom budžetu za dotičnu godinu nema dovoljno sredstava da bi se pokrilo troškove ni za osnovni ugovor, čija je cena bila preko 3,3 miliona evra.



Prema trenutnom MU-u, ovaj ugovor bi se mogao sprovesti onako kako je ugovoren, ali ako bi se kao takav sproveo, doneo bi probleme Ministarstvu održavanjem i čestim intervencijama u slučaju da vode od atmosferskih padavina budu neizdržljive za projektovane propusnice. Osim toga, i klizišta zemljišta bi mogla blokirati put, što bi

izazvalo rad Ministarstvu sa kontinuiranim intervencijama. Drugim rečima, prema MU, dodajući ove pozicije aneksom ugovora, Ministarstvo radi u pravcu sprečavanja problema na putu, umesto da ih tretira kada se oni pojave. Potrebni elementi u ugovoru nisu uključeni ni u projektu za izgradnju puta **Dragaš - Brod**. Jedan segment ovog puta, kojeg je projektant izradio u širini pet metara, nakon potpisivanja ugovora, zahtevano je da se uradi šest metara. Ovo na zahtev stanovnika, biznisa i predsednika opštine Dragaš, koji je naručio i platio izradu projekta za ovaj segment, koji je potom prosledio Ministarstvu da ga ugovori. Izuzev ove izmene u širini, projektant je u projekat uključio sve elemente puta, ali ih Ministarstvo nije uključilo u svoj ugovor o nabavci. Izvan ugovora potpuno je ostala horizontalna i vertikalna signalizacija puta, elementi ovi neophodni za svaki put, a posebno za planinske puteve sa mnogo skretanja, kakav je ovaj. Dakle, da bi se ovaj projekat kompletirao, pored osnovnog ugovora i aneksa ugovora, prema Ministarstvu, potreban je i treći ugovor, tj. nova aktivnost nabavke.

U izgradnji „**Autoputa A7.1**“ u **Lotu 2**, takođe nisu uključeni svi elementi puta. Sa početkom izvršenja ugovora, MU su zahtevali dodatne radove kako bi se autoputu inkorporisali svi elementi i da se može nastaviti radovima. Projektant nije u projektu predvideo sporedne puteve da bi stanovnicima omogućio da imaju pristup na njihovim poljoprivrednim zemljištima, stoga su ovi dodatni radovi u vrednosti od preko 20,000 evra dodali ovom ugovoru.

Kod „**Proširenje Nacionalnog puta M9.1 Segment Dolac-Đakovica Lot 1**“, projektant nije uzeo u obzir sve elemente puta, kao posledica toga je odmah nakon početka radova podnet zahtev od MU za dodatne radove i nepredviđene radove na ovim pozicijama: zaštitni zidovi, atmosferska kanalizacija, nivoi puta koji se trebaju izvršiti prema projektu na osnovu standardnih normi itd. Zahtev MU-a je odobren od komisije Ministarstva za dodatni rad. Da bi se eliminisali ovi defekti u projektu potpisan je aneks ugovora u iznosu od 822,000 evra ili 9.5% vrednosti osnovnog ugovora.

Kod “**Proširenje Nacionalnog puta M9.1 Segment Dolac-Đakovica Lot 3**”, MU je u saradnji sa EO-a identifikovao potrebu za osam dodatnih radnih pozicija i četiri nepredviđene radne pozicije kako bi se projekat prilagodio uslovima terena. Komisija za dopunski rad u saradnji sa MU je došla do zaključka da je vrednost dodatnih i nepredviđenih radova bila preko milion evra ili 25.89% osnovnog ugovora. Budući da je Ministarstvu nemoguće da potpiše aneks ugovor u veću vrednost od 10% osnovnog ugovora, EO zajedno sa MU i komisijom su se dogovorili da se pozicije osnovnog ugovora mogu povećati/smanjiti do 25% pod uslovom da ukupna vrednost aneksa ugovora ne prelazi 10% vrednosti osnovnog ugovora. Da bi se omogućilo uključivanje ovih nepredviđenih radnih pozicija, Ministarstvo je potpisalo aneks ugovora u iznosu od 394,631 evra.

Ista praksa projekta sa defektima bila je i kod segmenta **Rakovina-Dolac**, nakon zahteva MU-a za dodatne radove, komisija je došla do zaključka da zaštitni zidovi nisu dovoljni za obezbeđivanje puta od klizišta zemljišta, imalo je potreba i za dodatne radove kod zemljanih radova, konstrukciji trase i nastavka propusnica. Aneks ugovora za ove izmene u projektu potpisan je u iznosu od 523,913 evra ili 9,64% vrednosti osnovnog ugovora.

Izrada neadekvatnih projekata desila se jer je Ministarstvo prihvatilo projekte bez slanja službenika na terenu da vide da li se projekti usklađuju sa situacijom na terenu. Tako da, projektant je izradio projekte koji se nisu usklađivali sa uslovima terena, dok Ministarstvo nije preduzelo radnje da ih ispravi pre nego što ih tenderiše.

Slabosti u kontrolama u svakoj fazi prihvatanja projekata učinilo je da Ministarstvo prihvata projekte izrađene sa manama, sa kojima se suočilo tokom sprovođenja projekata, nakon potpisivanja ugovora.

Zbog nedostatka odgovarajuće kontrole u momentu kada se projekat prihvati od projektanta, Ministarstvo je imalo kontinuirane probleme sa sprovođenjem projekata na terenu, ovo zato što su polovini revidiranih projekata nedostajali sastavni elementi projekta.

Dva od projekta su reprojektovani pošto su ugovoreni i to je oštetilo ekonomiju aktivnosti jedne od tih nabavke sa ukupno 829 hiljada evra, samo zato što nije dobro definisalo potrebu za izgradnju, i uradilo je reprojektovanje nakon potpisivanja ugovora. Ovo ne uključujući i aneks u iznosu od 378,593 evra. Ostali projekti/ugovori koje smo revidirali imali su problema sa svojim sastavnim elementima, kao sa: kanalizacijom atmosferskih voda (propusnice), zaštitnim zidovima itd., čija je sanacija prouzročila dodatne troškove Ministarstvu sa ukupnom vrednošću od 4,536.511 evra vezano sa aneksom ugovora sa pregovaračkim postupkom bez objavljivanja.

Pošto Ministarstvo nije odobrilo jedinstvene standarde, dizajn puteva je bio drugačiji, širina puta se razlikovala od projekta do projekta (primer: put Dečani-Crna Gora koji je projektovan sa širinom šest metara kasnije je izmenjen u sedam metara, kao i put Žur-

Dragaš koji je prvenstveno projektovan sa širinom od pet metara, i kasnije je zahtevano da se proširi na šest metara). Mi smo u prošlosti davali preporuke⁹ Ministarstvu da izradi jedinstvene standarde za projektovanje puteva, ali do sada Ministarstvo nije preduzelo neku radnju.

1.2 Ministarstvo nije razvilo kako treba postupke nabavke

Neodgovarajuća identifikacija potreba za aneks ugovore

Ministarstvo treba tačno da identifikuje koji su radovi koji se trebaju uključiti u pregovarački ugovor, i da li ovaj ugovor pokriva sve aspekte projekta/osnovnog ugovora (da li se projekat završava ovim aneksom ugovora).

Zakon o javnim nabavkama je predvideo da ugovori o radu imaju mogućnost da se dopune aneksom ugovora, čiji je cilj da se finise projekta, koji eventualno možda se nisu uključili u osnovni ugovor, uključe u aneks ugovora. Dodatni radovi svakog projekta koji je u nastavku trebaju se identifikovati i uključiti u aneks ugovora i to treba biti dovoljno da se projekat u potpunosti završi.

Ministarstvo je identifikovalo potrebe za svaki ugovor posebno, osnivalo komisije za procenu dodatnih radova, nakon zahteva MU za njih. U svim slučajevima, komisije su usvajale tačku po tačku svaku poziciju za koju je MU smatrao da se treba dodati osnovnom ugovoru. Prema intervjuu održenom sa jednim od predsednika komisije za usvajanje dodatnih radova, utvrdili smo da komisije samo formalno razmatraju zahteve MU-a jer nisu u stanju da same mere/kalkulišu pred-meru dodatnih radova (potreban je geodet i geodetska oprema, resursi ovi koji nedostaju Ministarstvu, kao i softver da bi tačno kalkulisalo količine pozicija dodatnih radova). MU se oslanjaju na merenja koja obavljaju geodeti i opreme, odnosno kalkulacije EO-a ugovorenih za izgradnju puta. Osim pisanog izveštaja komisije, nije imalo drugog dokumenta u dosijeu komisije koja je proveravala da usvojene dodatne količine korespondiraju sa dodatnim radovima koje se trebalo izvršiti.

Pored toga, u dva izveštaja komisija za procenu dodatnih radova konstatovano je da su odgovarajući projekti/ugovori imali potrebe za dodatne radove, čija izračunata vrednost prelazi 10% vrednosti osnovnog ugovora. To znači da dodatni radovi potrebni da bi se projekat u potpunosti završio, prema MU i komisije, bili toliko voluminozni i praćeni uz tako visoke troškove da samo jedan aneks ugovora nije bio dovoljan da se svi radovi završe. Tako je na putu Dragaš - Brod, komisija samo delimično usvojila zahtev MU-a za dodatnim radom, samo onoliko koliko pokriva 10%, dok je za ostali deo preporučila da se razvije još jedna aktivnost nabavke.

Ista praksa gde Ministarstvo nije identifikovalo potrebe kako treba je i kod segmenta Dolac-Đakovica Lot 3, u ovom slučaju izveštaj komisije je rezultirao da je potreba za

9. Izveštaj revizije učinka "Vrednost za novac u izgradnji lokalnih i regionalnih puteva" objavljen u avgustu 2021. godine.

dodatnim radom 25.89% vrednosti ugovora, gde 10% je ugovoreno aneksom ugovora, dok je 15.89% ostalo da se realizuje novim postupkom nabavke.

Isto se desilo i na putu Ljubožda-Meki lug, gde je sa 10% pokriveno samo jedan deo dodatnih radova koje je zahtevao MU. Drugi slučaj se desio na putu Dečani - Crna Gora, gde 10% aneksa nije bilo ni blizu dovoljno da bi se projekat završio.

Imalo je i takvih radova/pozicija koji uopšte nisu bili uključeni u osnovni ugovor. Za utvrđivanje cene ovih pozicija Ministarstvo je primenilo metodologiju koja se sastojala od izbora tri prethodna ugovora Ministarstva koja su sadržavala dotične pozicije izračunavajući prosečni prosek cena. Odgovarajuće cene ovih tri ugovora su se sabirale i podelile sa tri da bi se izvukla cena po poziciji za aneks ugovora.

Utvrdili smo da je značajan broj osoblja koje je Ministarstvo odredilo u komisijama za procenu dodatnih radova, a često kao predsednici komisija, bili iz OUP-a, što bi potencijalno moglo predstavljati sukob interesa zbog razloga što određeno osoblje u komisijama su istovremeno bili i menadžeri ugovora na drugim projektima. Činjenica da ovo potencijalno predstavlja sukob interesa može povećati rizik neadekvatne procene dodatnih radova pošto će projekti kojima oni upravljaju biti procenjeni od osoblja koje u ovom slučaju su tražioci dodatnih radova, u slučaju da podnese zahteve za dodatnim radom na njihovim projektima.

Uz sve ove tražene dodatne radove, usvojene u principu, ali još uvek neugovorene, rezultira da trošak za potpuni završetak ovih projekata neće se moći ograničiti na samo 10% osnovnih ugovora. Drugim rečima, šifre u zakonu o budžetu za dotične projekte, one izdvojene i projektovane za naredne godine, nisu ni blizu sa onima što se očekuje da rezultiraju kada se projekti završe. Koliki će biti dodatni troškovi ovih projekata moći će se znati samo kada ovi projekti budu u potpunosti završeni.

Aneks ugovora ne ispunjava projekte u potpunosti

Nakon što bude opravdana upotreba postupka, Ministarstvo treba tačno identifikovati koji su radovi koji se trebaju uključiti u pregovaračkom ugovoru, i da li ovaj ugovor pokriva sve aspekte projekta/osnovnog ugovora (da li se projekat završava ovim aneksom ugovora).

Četiri aneks ugovora koja su sklopljena zbog potrebe za dopunu/izmenu početnog projekta rezultiraju da nisu dovoljna da se projekat u potpunosti završi.

Takav slučaj važi za projekat za put Dečani - Crna Gora, kojeg je Ministarstvo u značajnoj meri izmenilo nakon što ga je ugovorilo. Najveći finansijski efekat je imala izmena širine puta sa šest metara na sedam metara, na zahtev predsednika opštine Dečani. Ova izmena ne samo što je dodala količinu materijala potrebnog za izgradnju puta, već je dodala i

količinu iskopa, a posebno iskopa VI-VII kategorije (kameni materijal) gde ima potrebe da se koristi i eksploziv. Dok su dopune odnosile na zamenu cevnih propusnika¹⁰ sa pločastim propusnicama kako bi put bolje izdržao atmosferske padavine. Ove izmene su se odrazile smanjenjem puta sa 14,5 km na 9 km. Ovaj projekat, koji se očekivalo da se završi sa troškom od 3,8 miliona evra, sada je već njegov trošak porastao na 4,1 milion evra samo za dužinu puta od 9 km, dok će preostali deo puta od 5,5 km prouzrokovati Ministarstvu dodatne troškove, koje još nije izračunalo. Ali u slučaju da će Ministarstvo moći da ih ugovori preostali deo puta po istim cenama kao u osnovnom ugovoru, dodatni trošak bi dostigao vrednost od 2,642.711 evra ili 64% vrednosti osnovnog ugovora.

I projekat za rekonstrukciju puta Dragaš - Brod Lot 2, kao i u gornjem slučaju, uz intervenciju predsednika opštine Dragaš, Ministarstvo je odlučilo da put proširi od 5 metara na 6 metara, čime je projektovana dužina puta od 12,3 km, može realizovati samo u 9 km. Preostali deo puta će prouzrokovati dodatne troškove Ministarstvu koje Ministarstvo nije ni kalkulisalo jer još nije identifikovalo pozicije koje omogućavaju potpuni završetak projekta. Dok ugovor za ovaj reformatirani projekat još nije završen, Ministarstvo još nije započelo novu aktivnost nabavke za preostali deo puta.

Ista situacija gde aneks ugovor ne ispunjava u potpunosti projekat je i kod ugovora autoputa A7.1, Lot 2, gde će se izgraditi podvožnjak, koji, prema komisije, očekuje se da izazove troškove Ministarstvu. Ministarstvo je raspisalo tender za izgradnju ovog podvožnjaka čija je predviđena vrednost milion evra ili 17% vrednosti osnovnog ugovora.

Kod "Proširenje Nacionalnog puta M9.1" segment Dolac-Đakovica, 15.89% dodatnih i nepredviđenih radova ostali su neugovoreni, Komisija za razmatranje zahteva MU-a je nakon konsultacija sa projektantom konstatovala da vrednost zahteva za dodatnim i nepredviđenim radovima dostiže preko milion evra. Osnovni ugovor je imao cenu blizu četiri miliona evra, što znači da aneks ugovora može imati vrednost ne više od 400 hiljada evra (ugovor zajedno sa aneksom dostizali su 4.4 miliona evra), dakle, ovom projektu da bi se u potpunosti završio potrebno je još preko 600 hiljada dodatnih evra.

Uzročnik za ovo stanje gde aneks ugovori nisu dovoljni da pokriju sve troškove projekta je neodgovarajuća identifikacija potreba u fazi projektovanja. Ova neadekvatna identifikacija je rezultirala supstancijalnim izmenama u projektu, nakon ugovaranja.

Kao posledica, Ministarstvo se suočilo, i nastavlja da se suočava sa dodatnim troškovima koji prelaze limite dozvoljene zakonom o javnim nabavkama i budžetskim projekcijama.

10. Propusnik je struktura od betona ili plastike koja nalikuje cevi koja se postavlja ispod tela puta na po-prečan način, i omogućava prolazak vode sa jedne strane puta na drugu stranu.

1.3 Ministarstvo nije upravljalo kako treba ugovorima

Ugovori za izgradnju puteva nisu sprovedeni u utvrđenim rokovima

Ministarstvo se treba obezbediti da EO sprovodi ugovor u svim njegovim aspektima, u suprotnom treba primeniti predviđene novčane kazne (za kašnjenja, kvalitet materijala, itd.).

Ni jedan od osnovnih ugovora nije se sproveo u utvrđenim rokovima. Faktor koji je doprineo u ovom kašnjenju bila je i potreba za sklapanjem aneks ugovora za dopunu manjkavih projekata.

Iako je u nekim projektima osnovni ugovor nastavio da se sprovodi paralelno sa aneks ugovorima, ipak su evidentna kašnjenja u sprovođenju ugovora zbog činjenice da je svaki ugovor potpisan u 2018. i 2019. godini. Dakle, prošlo je više od tri godine dok 10 od 13 ugovora još uvek su nezavršeni.

Ministarstvo je u posebnim uslovima ugovora specifikovalo trajanje obavljanja radova u radnim danima, bez utvrđivanja kalendarskog vremena unutar kojih su se radovi trebali razvijati. Izuzetak ovde čine dva ugovora za projekat Dolac-Đakovica, u kojima je trajanje radova utvrđeno u mesecima, 36 meseci svaki.

U nastavku predstavljamo tri ugovora koja su završena, koliko je trajalo sprovođenje od potpisivanja do završetka.

Tabela 2 Trajanje za završene projekte

Projekat	Dužina puta m	Datum početka	Datum završetka	Trajanje godine	Meseci
Izgradnja Nacionalnog puta N2, Lot 3	2,490	19.1.2018.	30.4.2022.	4.3	51
Rehabilitacija puteva R115 i R210, Lot 1	15,310	12.3.2019.	21.12.2021.	2.8	33
Rehabilitacija puta R 104	16,750	25.7.2018.	27.9.2021.	3.2	38

Iako su radovi u ovim ugovorima završeni, plaćanje nije izvršeno odgovarajućem EO, zato što su komisije za prijem našle primedbe na radove izvršene od strane EO-a. Do vremena kada izveštavamo, nisu preduzete mere za ispravljanje defekata na putu.

Kao što se vidi u tabeli, nacionalni put N2, dužinom manje od 2.5 km, uzeo je preko 4 godine da bi se izgradio, za razliku od druga dva puta dužinom 15.3 km i 16.7 km, uzeo je 2.8 odnosno 3.2 godine da bi se izgradio. Međutim, ni ovi poslednji nije da su izgrađeni

u rokovima predviđenim ugovorom. Broj dana za završetak radova bio je 144 radna dana, za ugovor Rehabilitacija puta Klina - Đurakovac, koji je imao najmanju vrednost, do 555 radnih dana za ugovor Dečani - Crna Gora. Dok je za aneks ugovore Ministarstvo utvrdilo od 25-30 dana za ugovore sa srednjom vrednošću, dok je kod ugovore sa velikim vrednostima rok izvršavanja radova bio 120 dana.

Iako je utvrdilo radne dane, Ministarstvo nije utvrdilo kalendarske dane u kojima se ovi radovi moraju izvršiti, dakle ugovori nisu ograničeni. Kao posledica, sa jedne strane, putevi se ne završavaju godinama, dok sa druge strane, ni EO ni Ministarstvo ne snose odgovornost.

Svi ostali ugovori, koje smo prikazali u nastavku u tabeli, još su u toku sprovođenja, i prosečno preko 50% radova su završeni i plaćeni.

U tabeli ispod predstavljamo trajanje izvršenja svakog od ovih 10 ugovora.

Tabela 3 Vreme provedeno u sprovođenju ugovora

Naslov	Osnovni ugovor	Dinamički plan	Datum kada bi radovi trebali završiti	Kalendarski dani ¹¹
N9.1, Segment Dolac-Đakovica, Lot 1	9.7.2019.	36 meseci	8.7.2021.	1,267
N9.1, Segment Rakovina-Dolac, Lot 3	9.7.2019.	36 meseci	8.7.2021.	1,267
N9.1, Segment Dolac-Đakovica, Lot 3	18.4.2019.	200 dana	Nije određeno	1,349
R108 Dečane - Granica sa Crnom Gorom, Segment 2"	9.7.2019.	555 dana	Nije određeno	1,267
Regionalni Žur-Dragaš-Brod, Lot 1 - A2"	11.7.2019.	305 dana	Nije određeno	1,265
Regionalni Žur-Dragaš-Brod, Lot 2"	11.7.2019.	365 dana	Nije određeno	1,265
Ljubožda-Meki lug	20.11.2019.	355 dana	Nije određeno	1,133
Gnjilane - Bujanovac	23.9.2019.	240 dana	Nije određeno	1,191
Babuš-Trn-Ljubovac-Košare-Slivovo	4.8.2019.	350 dana	Nije određeno	1,241
A7.1 (Bandulić) - Bela zemlja - Lot 2	15.2.2018.	30 meseci	14.8.2020 .	1,776

11. Od datuma ugovora do vremena kada jer ovaj izveštaj objavljen, u februaru 2023.

U tabeli se vidi da je rok završetka radova poznat samo za tri ugovora jer je Ministarstvo utvrdilo datum završetka radova. Dok za još sedam drugih ugovora Ministarstvo nije utvrdilo vreme završetka radova, stoga se ne zna kada bi radovi na njima trebali završiti. U poslednjoj koloni prikazali smo kalendarske dane koji su prošli od potpisivanja osnovnog ugovora pa do vremena izveštavanja (27. decembar 2022.). Ovo vreme ide od 1,133 kalendarska dana za ugovor Ljubožda-Meki lug, do 1,776 kalendarskih dana za autoput A7.1 Lot 2. To znači da je Ministarstvo potrošilo od 36 do 57 meseci na sprovođenje ugovora i još uvek nisu završeni.

Godina ima 52 nedelje, nedelja ima 5 radnih dana, što znači da su 260 radnih dana u godini. Prema Hidrometeorološkom institutu Kosova, na Kosovu u proseku su 248 sunčanih dana u godini.

Od 248 sunčanih dana uklanjamo 52 dana nedelje, što ostaju 198 radnih dana u godini. To znači da bi Ministarstvo trebalo završiti radove u svakom od ovih ugovora unutar dve kalendarske godine, imajući u obzir da ni u jednom od njih nije predvidelo više od 365 efektivnih radnih dana. Ovde izuzetak čini put Dečane - Granica sa Crnom Gorom, za koji je Ministarstvo predvidelo ukupno 555 radnih dana, ali bi i to trebalo da završi u roku od tri kalendarske godine, iako nijedan nije izgrađen u opravdanim rokovima/predviđenim ugovorom.

Neodgovarajuće projektovanje, bez obavljanja dovoljnih fizičkih inspekcija na terenu, rezultirao je neadekvatnim projektima koji su kasnije imali potrebe da se modifikuju. Bez odgovarajuće modifikacije, u mnogim slučajevima, rad na projektima nije imao mogućnost da se nastavi. Ove modifikacije su zahtevale vreme, od identifikacije mana u projektu, njihovog izveštavanja, zahteva za modifikaciju pa do njegovog odobrenja i izdvajanja fondova za njih. Doprinoseći faktor na kašnjenja bio je i nedovoljno budžetiranje zbog slabog budžetskog planiranja pored neodgovarajuće prioritizacije projekata. Zatim je drugi faktor bio i prekid rada tokom pandemije kao rezultat vladinih mera za zatvaranje/ograničavanje kretanja.

Svi ovi uzroci kašnjenja u sprovođenju ugovora odrazili se sa neefikasnošću i nepostizanju ciljeva i misije Ministarstva.

Nedostaci u upravljanju/nadgledanju sprovođenja ugovora

Nakon što se ugovor sprovede, Ministarstvo treba odrediti komisiju za prijem završenih radova koja još jednom potvrđuje da je ugovor sproveden prema njegovim uslovima. Ova se radnja sledi puštanjem objekta (puta) na upotrebu za građane.

Svi radovi koji se izvršavaju na putnim projektima trebaju se registrovati u građevinskom dnevniku i u građevinskoj knjizi. Ovo popunjava kompanija izvođenja radova dok ih potvrđuje menadžer ugovora Ministarstva.

Utvrdili smo da MU-a ne popunjavaju podatke u vezi sa napretkom projekta u platformi e-nabavke. To je zato što MU-a izveštavaju na redovnim osnovama kod Direktora OUP-a, stoga popunjavanje podataka u e-nabavkama ne vide potrebnim.

Što se tiče popunjavanja građevinskih knjiga, neki menadžeri ugovora/kompanije izvođači radova, nisu popunili građevinske knjige na kontinuirani način, već samo pre nego što je Ministarstvo izvršilo plaćanja. Dakle, građevinska knjiga sadrži tačno količine koje su se pojavile u situaciji za plaćanje i nijedna količina više nakon toga, iako su se na terenu radovi razvijali i nakon plaćanja situacije. Tokom fizičke inspekcije pronašli smo kompanije izvođači radova razvijajući radove na terenu, aktivnosti su registrovane u dnevniku, dok se ovi radovi, odgovarajuće količine nisu figurisale u građevinskim knjigama. To se desilo, prema menadžerima ugovora, zato što kada Ministarstvo ne budžetira dovoljno sredstava za odgovarajuće projekte, ni menadžeri ugovora ne izveštavaju završene radove iako može imati takvih. Ovaj neadekvatan način izveštavanja radova povećava rizik da se ne zna kakva količina i kvalitet materijala je korišćena tokom radova, dakle popunjavanje dnevnika samo pre plaćanja ne daje bezbednost da su radovi nadgledani u kontinuitetu.

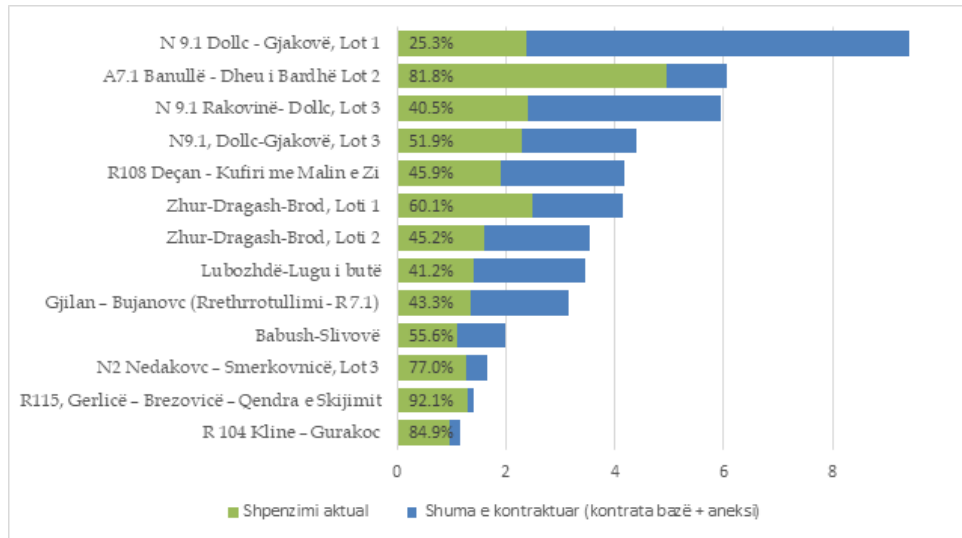
Od ukupno 13 ugovora koje smo revidirali, samo tri od njih su završena. Ministarstvo je obavilo tehnički prijem samo za jedan ugovor, dok za druga dva ugovora komisija nije prihvatila projekat zato što je našla/utvrdila neke primedbe na izvršene radove.

Stoga, tehnički prijem za ove ugovore još nije obavljen. Radovi su završeni prema EO dana 30.4.2022. na putu Nadakovac-Smrekovnica, odnosno dana 27.9.2021. na putu Klina-Đurakovac, tj. od poslednjeg dana razvijanja radova prošlo je 10 odnosno 16 meseci, dok tehnički prijem još nije obavljen. Utvrdili smo da su Ministarstvo i EO komunicirali u vezi sa ovim stanjem, međutim, Ministarstvo nije preduzelo neku meru koja bi obezbedila poboljšanje mana koje je komisija utvrdila. Pored toga put je mogao pretrpeti štete od svakodnevne upotrebe i od uticaja vremenskih uslova a što će otežati još više rad komisije za tehnički prijem i ukoliko se desi prijem.

Radovi u ostalih 10 ugovora su još u toku i iz tog razloga ne možemo konstatovati da li su radovi završeni kako treba ili ne, dok nema izveštaja o tehničkom prijemu. Međutim, treba naglasiti da je bezbednost izvršenja svih ovih ugovora istekla u vreme kada smo bili u fazi izvršenja ove revizije. Pošto smo potencirali ovu činjenicu kod odgovornih službenika, Ministarstvo je preduzelo mere obezbedivši nastavak bezbednosti izvršenja za devet od deset gore navedenih projekata. Bezbednost izvršenja je u najboljem slučaju produžena do februara meseca 2024.

U nastavku predstavljamo napredak, u finansijskom aspektu, u osnovnim ugovorima i odgovarajuće anekse.

Grafikon 1 Finansijski napredak projekata



Ministarstvo je uspešno završilo samo tri od 13 projekata prikazanih u tabeli i staviti ih na raspolaganje građanima za upotrebu. Međutim, u dva od ova tri projekta, MU nisu se pobrinuli da EO sprovedi ugovor prema tehničkom specifikacijom u ugovoru.

Ministarstvo je osnivalo komisiju za prijem radova izvršenih u projektu Rehabilitacija regionalnog puta R 104 Klina-Đurakovac. Kada je komisija izašla na terenu da pregleda radove, konstatovala je da je realizovani projekat imao mane. Komisija je utvrdila uzdužne pukotine na novom putu, šahtovi rađeni od betona su se degradirali i nisu bili pokriveni poklopcima kako je zahtevano ugovorom, neke pozicije (bankine i cevni propusti) nisu rađeni kako treba, a neki nisu rađeni uopšte kao i horizontalna i vertikalna signalizacija puta nije bila prema kvalitetu ugovora. Stoga, nije obavilo tehnički prijem i zahtevalo da EO izvrši preostale radove i ispravi one lošeg kvaliteta.

Ovaj ugovor imao je dva menadžera ugovora, prvi, koji je nadgledao većinu radova na ovom projektu, sada je već penzionisan. Sledeći menadžer je našao većinu radova izvršenim i nije imao informacije o tome šta se ranije dogodilo. Prema njegovim rečima, između njega i onog prethodnog nije se desila primopredaja dokumentacije, većinu dokumentacije je dobio od EO-a koji je izvršavao ugovor. Neodređivanje rokova za ispunjenje ugovora je rezultiralo velikim kašnjenjima, posledično promenom MU-a (zbog penzionisanja prethodnog MU), ovo stanje je praćeno imenovanjem sledećeg MU, koji ne preuzima odgovornost za radove izvršene tokom nadgledanja od prethodnog MU, posledično nedostaje odgovornost za identifikovane defekte u projektu.

Slično stanje je bilo i u projektu Izgradnja Nacionalnog puta N2 - Nadakovac - Smrekovnica - Lot 3. Ministarstvo je osnivalo komisiju za praćenje kapitalnih investicija, koja je bila odgovorna da pregleda radove i kvalitet radova na putnim projektima. Na tom putu,

komisija je konstatovala da EO nije izvršio kako treba značajnu količinu radova. Utvrdila je da neki izvršeni radovi nisu se usklađivali sa ugovorenim tehničkom specifikacijom i da neki radovi koji su izvršeni nisu bili ugovorenog kvaliteta. Komisija je identifikovala pozicije i kalkulisala radove koje EO nije izvršio kako treba, a koji su dostizali preko 351 hiljada evra. Među njima je bila pozicija asfalt betona i bito-agregata koji nisu rađeni prema tehničkoj specifikaciji. Umesto asfalt-betona AB 11, debljine $t = 4$ cm i PŠ-22 debljine 7 cm, uz biciklističku stazu postavljen je asfalt AB-16 debljine oko 8 cm, koji nije ispunjavao uslove kvaliteta prema laboratorijskim razmatranjima (Ministarstvo je uradilo i laboratorijska razmatranja). Dok je EO fakturisao 7,423 m² dva sloja asfalta u iznosu od 73,487.70 evra bez PDV. Prema tačnim merenjima od geodetske kompanije ugovorene od Ministarstva, realizovana površina za ovu poziciju iznosila je $A = 6,276$ m², prema izveštaju komisije.

I ovaj ugovor je imao dva menadžera ugovora, prvi je kao i u prethodnom ugovoru, penzionisan bez/pre završetka projekta, tako da je Ministarstvo odredilo drugog MU-a da nastavi tu gde je prethodni MU ostavio.

Ministarstvo je zahtevalo od oba EO-a da isprave mane identifikovane u putnim projektima, ali do sada nisu dobili odgovor ni od jednog od njih. Međutim, Ministarstvo još nije izvršilo punu isplatu za ove projekte (10% zaustavljanja u svaku situaciju završenih radova), dok je bezbednost izvršenja u oba slučaja istekla.

Ovo stanje je uzrokovano od neodgovornosti i neprofesionalizma MU-a tokom upravljanja ugovorima, što se odrazilo kroz nedovoljno nadgledanje tokom izvršenja ugovora.

Nedostatak nadgledanja i efektivnog upravljanja ugovorima je rezultirao izvršenim radovima lošim kvalitetom i ne prema uslovima ugovora. Kao posledica, Ministarstvo se treba ponovo suočiti sa EO i zahtevati od njega da preradi određene pozicije u ugovoru. To Ministarstvo košta dodatnim vremenom i uzrokuje građanima zabrinutosti tokom saobraćaja na putu.

Zaključci

Na osnovu nalaza predstavljenih u izveštaju, možemo zaključiti da je korišćenje pregovaračkog postupka bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru, za aneks ugovore, bilo delimično opravdano. Proces nabavke je dovoljno dokumentovan, ali u nekim slučajevima vrednost za novac nije postignuta u projektima koji su ugovoreni jer je Ministarstvo platilo više od 829,000 evra za neke od svojih projekata zbog reprojektovanja nakon ugovaranja

Ministarstvo nije postiglo vrednost za novac u najmanje jednom od 13 projekata izgradnje puteva koje smo revidirali. To se desilo zato što Ministarstvo nije preduzelo sve radnje da se obezbedi da su njegovi projekti u skladu sa potrebama na terenu. Kao posledica, Ministarstvo je izmenilo projekat, izmena koja je koštala Ministarstvo preko 829,000 hiljade evra.

Izmene u projektu da bi se odgovorilo zahtevima građana, pokazuju da je Ministarstvo pokazalo ne dobar učinak u identifikaciji potreba svojih projekata, što se odrazilo sa aneks ugovorima. Vrednost aneks ugovora dostiže preko 5,7 miliona evra samo za 2021. godinu. U četiri od 13 ugovora koje smo revidirali, aneks ugovor nije bio dovoljan da pokrije sve troškove projekta, tako da su verovatnoće da će Ministarstvo trebati sklopiti druge ugovore da završi projekte koje je započelo. Do sada izračunati troškovi samo za tri projekta, pored ugovorenih troškova, hvata vrednost blizu 4,3 miliona evra. Ovde treba naglasiti da ne svim dodatnim radovima, koji su identifikovani kao potrebni, je izračunata finansijska vrednost. Predviđena vrednost za jednog od ovih projekata (Autoput A7.1) je milion evra, što sada je već tenderisan. Za projekat Dolac-Đakovica, izračunata vrednost je preko 640,000 evra, i za projekat Dečani-Granica sa Crnom Gorom, izračunata vrednost dostiže preko 2,6 miliona evra, na osnovu cena trenutnog ugovora. Stoga korišćenje pregovaračkog postupka, u gore navedenim slučajevima nije bilo opravdano jer je Ministarstvo znalo da četiri od 13 aneks ugovora ne pokrivaju u potpunosti troškove dotičnih projekata. Ministarstvo bi trebalo izbeći korišćenje pregovaračkog postupka, i za ova četiri projekta trebalo bi sprovesti otvoreni postupak.

Ministarstvo nije izradilo kako treba tehničke specifikacije (pred-meru) u osnovnom ugovoru, dakle nije obezbedilo adekvatna geo-mehanička razmatranja i geodetska merenja za svoje projekte/ugovore o izgradnji puteva. Nedostatak odgovarajućih merenja rezultirao je neadekvatnim projektima i kao takvi trebalo je da se izmene. Ova izmena je rezultirala dodatnim troškovima (aneks ugovori) u vrednosti preko 4 miliona evra za sve revidirane projekte, dok četiri od njih ne očekuje da se završe ni uz aneks ugovore, tako da je dodatni trošak, pored već ugovorenih troškova očekuje se da budu blizu 4,3 miliona evra. Ove izmene su obavezali Ministarstvo da izdvoji dodatne fondove, iznad dozvoljene vrednosti od 10% prema ZJN, za nove (otvorene) procedure nabavki.

- Nedostatak geo-mehaničkih elaborata jedan je od glavnih faktora za dodatne radove na projektima koje smo revidirali u Ministarstvu. U slučajevima kada su projekti imali geo-

mehanički elaborat, zahtev za izmenom određenih pozicija u ugovorima desio se zato što projektanti nisu razmotrili kako treba konfiguraciju zemljišta izradivši geo-mehanički elaborat koji ne odgovara tačno terenu, dok Ministarstvo nije verifikovalo kako treba elaborat pre nego što je raspisalo tender.

Neodgovarajuća identifikacija potreba uzrokovala je neuključivanje svih sastojnih elemenata puta (objekti na i oko puta koji će se izgraditi) u izrađenom projektu, i neusklađenost stanja na terenu sa pozicijama specifikovanih u ugovoru, u količinskom aspektu, uzrokovalo je prekid radova da bi popunio/izmenio ugovor. Stoga, popuna/izmena ugovora, osim što je uzrokovala kašnjenja u njihovom izvršenju, uzrokovala je dodatne troškove Ministarstvu da realizuje projekte.

- Određivanje osoblja u komisijama za dodatni rad od OUP-a može predstavljati sukob interesa zato što su isti i menadžeri ugovora u drugim projektima. Shodno tome, procena zahteva za dodatni rad može rezultirati neadekvatna ili pristrasna ili neodrživa.

Kao posledica nedostatka odgovarajuće kontrole tokom prihvatanja projekata i ne vraćanja na njihovu reviziju, Ministarstvo je od ukupno 13 revidiranih ugovora u šest od njih izvršilo izmenu/reprojektovanje. Defekti projekata uočeni su samo nakon početka izvođenja radova na terenu.

Ministarstvo se nije obezbedilo da su ugovori sprovedeni kako treba u aspektu kvaliteta i vremena. Ministarstvo nije uspelo da završi projekte u opravdanom vremenu iz raznih razloga. Među njima je prihvatanje neadekvatnih projekata direktno od svojih ugovorenih projekatara ili indirektno od opština, pošto ih nije dovoljno pregledala. Ministarstvo je identifikovalo mane projekta samo tokom izvršenja projekata (sprovođenje ugovora), i modifikovalo ih kako bi ih uskladilo sa stanjem na terenu. Međutim, ispravka ovih mana imala je efekat na trajanje sprovođenja ugovora, jer mane koje je trebalo ispraviti pripadali su ranim fazama sprovođenja ugovora (npr. zamena cevnih propusnika pločastim propusnicama). Bez usvajanja ovih izmena u projektu, koja su trajala u mnogim slučajevima mesecima, radovi nisu mogli nastaviti.

- Ministarstvo se nije obezbedilo da je odredilo odgovorne i profesionalne menadžere ugovora u sprovođenju odgovarajućih dužnosti menadžera. To zato što je u dva od tri putnih projekta koje je Ministarstvo uspelo da završi i stavi na raspolaganje za građane, komisija za prijem, odnosno praćenja kapitalnih investicija, našla je značajne mane u realizovanom projektu. Kao posledica, Ministarstvo nije prihvatilo radove koje EO smatraju kao završenim i sada se mora suočiti sa izborom između opcija: raskinuti ugovor i zadržati zabranjeni iznos od 10% u svakoj završenoj situaciji ili prihvatiti put onako kako je sa defektima.

- Ukoliko Ministarstvo nastavi sa istim intenzitetom radova, ovo produženje roka obezbeđivanja izvršenja ugovora, koje je najviše do februara meseca 2024., može biti nedovoljno i verovatno će se morati ponovo nastaviti nakon što ovi budu istekli, uvek ukoliko Ministarstvo ne poveća intenzitet radova na ovim putevima.

Preporuke

Da bi se obezbedilo da su projekti koje Ministarstvo pokreće u skladu sa uslovima na terenu, u potpunosti se sprovode i bez izazova tokom sprovođenja, kao i završavaju se na vreme i sa ugovorenim kvalitetom, preporučujemo Ministarstvu životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture da se obezbedi da:

- projekte koje prihvata od izrađivača da ih pregleda a posebno posveti pažnju na tačnost geo-mehaničkih i geodetskih elaborata;
- identifikuje sve objekte koji su povezani sa putom i uključi ih u projekat kako bi izbeglo potrebi za dodatni rad;
- uključi sve elemente puta u projekat i u ugovor, kako ne bi imalo potrebe za aneksom ugovora eventualno za novu aktivnost nabavke;
- identifikuje kako treba potrebe za dodatni rad za svaki projekat. Ako troškovi dodatnih radova nisu unutar limita dozvoljenim ZJN-om, onda Ministarstvo razmotriti/smatrati pokretanje nove aktivnosti nabavke umesto aneks ugovora koji ne pokriva sve dodatne radove;
- osoblje određeno u komisijama za dodatni rad da ne bude iz OUP-a zato što može predstavljati sukob interesa;
- svi ugovori su ograničeni na kalendarske dane, pored efektivnih radnih dana, uključujući još jedan poslednji rok kada se ugovor treba ispuniti;
- stvori uslove za neprekidno sprovođenje ugovora rešavajući pitanje eksproprijacije, koordinacije sa kompanijama koja pružaju javne usluge (energija, vodovod, kanalizacija, pošta itd.);
- ugovori se sprovode u skladu sa uslovima ugovora, u kvantitativnom, vremenskom i kvalitativnom aspektu. Nastaviti obavljati inspekcije na terenu tokom i nakon sprovođenja ugovora kako bi se sprečila/ispravila bilo kakva odstupanja od uslova ugovora;
- menadžeri ugovora izveštavaju na redovnim osnovama i obezbeđuju se da su prihvaćeni radovi u skladu sa ugovorenim kvalitetom;
- imenovanje menadžera ugovora da obavlja u skladu sa složenošću i predviđenim trajanjem ugovora, kao i u slučajevima kada se menadžeri menjaju, da se obezbedi da se formalna primopredaja između menadžera desila; i
- menadžeri ugovora da koriste platformu elektronske nabavke da bi izveštavali u vezi sa napretkom ugovora.

Prilog I - Kalkulacija efekta izmene specifikacija ugovora

Br.	POZICIJA	Jedinica	Količina	Cena po jedinici	Ukupna vrednost	Reformatirana predmera ¹²	Ukupna reformatirana vrednost	Cena po jedinici	Cena neuspešnog EO-a
1	PROJEKAT PUTA								
1.1	SNIMANJA I PRETHODNI RADOVI NA TERENU								
1.1.1	Mobilizacija	m'	12,580	10.0	125,800	20,080	200,800	0.5	10,040
1.1.2	Postavljanje znakova	m'	12,580	2.0	25,160	12,580	25,160	0.5	6,290
1.1.3	Označavanje trase, kao i	m'	12,580	5.0	62,900	25,160	125,800	0.5	12,580
	UKUPNO: 1.1				213,860		351,760		28,910
1.2	ČIŠĆENJE TERENA								-
1.2.1	Čišćenje terena, sečenje	m'	12,580	0.5	6,290	12,580	6,290	3.0	37,740
1.2.2	Demontaža ograda	m'	12,580	0.2	2,516	-	-	3.0	-
1.2.3	Demontaža znakova	m'	12,580	0.2	2,516	-	-	1.0	-
1.2.4	Rušenje svega	m2	500	0.1	50	-	-	15.0	-
1.2.5	Rušenje poprečnih propusnica i postojećih mostova, utovar i transport do deponije na udaljenosti min. 10 km.	m'	200	0.1	20	-	-	3.0	-
1.2.6	Rušenje postojećih uzdužnih propusnica za uključivanje u objektima i parcelama, utovar i transport do deponija na udaljenosti.	m'	50	0.1	5	-	-	20.0	-
1.2.7	Premeštanje električnih stubova, PTT, rasvete na mesto gde utvrdi nadležni autoritet.	komad	1	1.0	1	-	-	15.0	-
					11,398		6,290		37,740
1.3	ZEMLJANI RADOVI								-

12. Sadrži dve prve situacije.

1.3.1	Iskop zemljišta IV-VI kategorije, uključujući i humus, sa utovarom i transportom do deponije na udaljenosti min. 10 km.	m3	249.000	2.5	622,500	621,529	1,553,822	1.5	932,293
1.3.2	Iskop zemljišta VI-VII kategorije, uključujući i humus, sa utovarom i transportom do deponije na udaljenosti min. 10 km.	m3	21,230	2.5	53,075	45,773	114,433	3.0	137,319
1.3.3	Formiranje i zbijanje podloge tela puta sa nabijanjem 30 MN/m².	m2	102,640	0.2	20,528	115,220	23,044	0.2	23,044
1.3.4	Snabdevanje i rađenje bankina nesuvislim materijalom, planiranje i zbijanje sa obe strane tela puta t=10cm.	m'	6,580	2.0	13,160	6,580	13,160	1.5	9,870
1.3.5	Snabdevanje i postavljanje betona C25/30 za rigole debljine t=15 cm i širine 75 cm prema datom detalju.	m'	18,425	6.0	110,550	5,200	31.200	7.0	36,400
1.3.6	Snabdevanje i postavljanje drenažne cevi Ø250 ispod rigola prema datom detalju.	m'	18,425	3.0	55,275	5,200	15,600	6.0	31.200
1.3.7	Snabdevanje i postavljanje agregata za drenažu za postavljanje drenažne cevi ispod rigole prema datom detalju.	m'	1,750	2.0	3,500	1,200	2,400	4.0	4,800
1.3.8	Snabdevanje i rađenje bermi iza rigola i trotoara prema projektu sa nesuvislim materijalom, planiranje i zbijanje t=10cm.	m'	18,425	0.1	1,843	7,500	750	0.3	2,250
1.3.9	Otvaranje kanala za odvod vode, (0,50-1,0) m³/m', sa transportom materijala D.T.M. 10km.	m'	2,500	2.0	5,000	2,500	5,000	2.0	5,000
UKUPNO: 1.3					885,431		1,759,409		1,182,176
1.4	KONSTRUKCIJA TRASE PUTA								-
1.4.1	Snabdevanje i rađenje ispune i stabilizacije nesuvislim kamenim materijalom 63-150 mm donesenim sa pozajmice na udaljenosti od 10 km nošenjem, razvlačenjem.	m3	82,000	0.2	16,400	82,000	16,400	3.2	262,400

1.4.2	Snabdevanje i rađenje tampona (80MN/m ²) od razbijenog krečnjaka 0-63mm debljine t=20cm.	m ³	25,175	5.0	125,876	32,690	163,450	4.0	130,760
1.4.3	Snabdevanje i rađenje tampona (100MN/m ²) od razbijenog krečnjaka 0-31.5mm debljine t=10cm, u ovom sloju izračunato je i.	m ³	11,588	5.0	57,938	12,845	64,225	4.5	57,803
1.4.4	Snabdevanje i postavljanje ivičnjaka za rigole 18/24, zahtevani kvalitet prema EN1340:2003, čvrstoća na savijanje, min klasa-2/T i drugi kriterijumi.	m'	18,425	5.5	101,338	5,000	27,500	6.0	30,000
1.4.5	Snabdevanje i rađenje asfalt betona AB 011 debljine t=4 cm, kao i upotreba aditiva za ojačanje asfalta sa sastavom vlakana	m ²	78,980	4.0	315,920	35,675	142,700	4.5	160,538
1.4.6	Snabdevanje i rađenje bituagregata BA 022, debljine t=7cm, zatim uraditi prskanje emulzijom 0.4kg/m ² za povezivanje sa gornjim slojem.	m ²	78,980	5.0	394,900	54,558	272,788	4.5	245,509
1.4.7	Ø1000mm	m'	410	50.0	20,500	120	6,000	35.0	4,200
1.4.8	Ø800mm	m'	50	48.0	2,400	50	2,400	25.0	1,250
1.4.9	Ø500mm	m'	300	25.0	7,500	150	3,750	22.0	3,300
	UKUPNO: 1.4				1,042,772		699,213		895,759
1.5	ZAŠTITNI ZIDOVI								-
1.5.1	Iskop zemljišta IV-VI kategorije, uključujući i humus, sa utovarom i transportom do deponije na udaljenosti min. 10 km.	m ³	5,263	1.3	6,842	5,263	6,842	2.0	10,526
1.5.2	Snabdevanje i postavljanje tampon ispod temelja.	m ³	350	4.0	1,400	350	1,400	4.0	1,400
1.5.3	Snabdevanje i rađenje ispune i stabilizacije nesuvislom kamenim materijalom dovezenim sa pozajmice na udaljenosti od 10 km transportom, polaganje u slojevima.	m ³	4,800	0.2	960	4,800	960	4.0	19,200

1.5.4	Snabdevanje i postavljanje cevi za drenažu Ø 200.	m	450	2.5	1,125	450	1,125	3.0	1,350
1.5.5	Snabdevanje i rađenje sa lomljenim kamenom za drenažu iza zaštitnog zida debljine od t=40 cm.	m³	550	5.0	2,750	550	2,750	4.0	2.200
1.5.6	Zbijeni sloj gline ispod drenažne cevi.	m³	200	2.0	400	200	400	4.0	800
1.5.7	Snabdevanje i postavljanje siromašnog betona t=10 cm ispod temeljne ploče. Klasa betona C16/20.	m³	725	19.0	13,775	500	9,500	20.0	10.000
1.5.8	Snabdevanje i postavljanje betona za potporne zidove od bet.arm. C25/30 prema statičkom računu. Uključiti i rad prestupnika.	m³	7,980	70.0	558,600	3,150	220,500	65.0	204,750
1.5.9	Čelik za armaturu će se primenjivati u potpunom skladu sa normama ENV 10080 kao i posedovati karakteristike 00 B.	kg	510.000	0.7	357.000	201,315	140,921	0.5	100,658
1.5.10	Snabdevanje i montaža zaštitne ograde za vozila (elastične i jednos-truke trake), uključiti i potporne stubove na svaka 2 m.	m'	4,350	22.0	95,700	-	-	21.0	-
1.5.11	Snabdevanje, rađenje i montaža zaštitnih ivičnjaka za vozila (tip New Jersey sa dim. 3.0mx0.90mx0.50m) rađene u.	m'	3,200	0.1	320	-	-	7.0	-
	UKUPNO: 1.5				1,038,872		384,397		350,884
2.0	SIGNALIZACIJA								-
2.1	HORIZONTALNA SIGNALIZACIJA (Termoplastika)								-
2.1.1	Snabdevanje i realizacija razdelne linije saobraćajnih traka (b= 15 cm) tip A1 (3+3+3 m.), kompletna dužina ove linije.	m'	4,150	0.3	1,245	2,445	734	0.4	978
2.1.2	Snabdevanje i realizacija isprekidane linije na raskrsnici (b=15 cm) tip A (1+1+1 m.), kompletna dužina ove linije.	m'	50	0.3	15	30	9	0.4	12

2.1.3	Snabdevanje i realizacija pune linije saobraćajnih traka (b=15 cm), jedine.	m'	7,800	0.3	2,340	4,650	1,395	0.4	1,860
2.1.4	Snabdevanje i realizacija kombinovane linije (b=15 cm), kombinacija pune linije sa izlomljenom 3+3+3.	m'	300	0.2	60	180	36	0.4	72
2.1.5	Snabdevanje i realizacija pune bočne ivične linije saobraćajnih traka (b=10 cm), (ograničenje srednjeg ostrva i odvajanje.	m'	24,540	0.3	7,362	14,630	4,389	0.3	4,389
	UKUPNO: 2.1				11,022		6,563		7,311
2.2	VERTIKALNA SIGNALIZACIJA								-
2.2.1	Snabdevanje i postavljanje (uključujući sve operacije postavljanja) znakova opasnosti (trougao oblika) sa dimenzijom a.	komad	35	30.0	1,050	20	600	45.0	900
2.2.2	Snabdevanje i postavljanje (uključujući sve operacije postavljanja) znakova presečenih naredbi (kružnog oblika) sa	komad	50	30.0	1,500	34	1,020	45.0	1,530
2.2.3	Snabdevanje i postavljanje (uključujući sve operacije postavljanja) znakova upozorenja (četvorougao oblika) sa 60x60 cm.	komad	78	30.0	2,340	48	1,440	45.0	2,160
	UKUPNO: 2.2				4,890		3,060		4,590
2.3	SAOBRAĆAJNA OPREMA								-
3.1	Snabdevanje i postavljanje (uključujući sve operacije postavljanja) znakova "vodiča" dimenzijom prema cm.	komad	95	15.0	1,425	5	75	45.0	225
3.3.2	Opreme (vodiči) za označavanje ivica puta (VII-01), visine 0.75 m. iznad površine i na udaljenosti od 50 m.	komad	600	3.0	1,800	232	696	5.0	1,160
	UKUPNO: 2.3				3,225		771		1,385
	UKUPNO RADOVI SIGNALIZACIJE				19,137		10,394		13,286

OPŠTA REKAPITULACIJA

Predmera za Rehabilitaciju regionalnog puta R 108 (SEGMENT II)

Br.	Pozicija	Ugovorena vrednost	Reformatirana vrednost	Neuspešan EO
1	RADOVI KONSTRUKCIJE PUTA	3,192,332	3,201,069	2,495,469
2	SIGNALIZACIJA	19,137	10,394	13,286
	UKUPNO BEZ PDV-a	3,211,469	3,211,462	2,508,755
	PDV 18%	578,064	578,063	451,576
	UKUPNO SA PDV-om	3,789,533	3,789,525	2,960,331

Prilog II Kriterijumi, delokrug i metodologija revizije

Motiv revizije

Tokom poslednje četiri godine, svi UA su ugovorili blizu 229 miliona evra pregovaračkim postupkom. Među UA koji kroz pregovarački postupak sklapa ugovore u značajnu vrednost je Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture (u daljem tekstu Ministarstvo) koje je sklopilo 26 pregovaračkih ugovora u 2021. godini, kao i 17 takvih u 2022. godini.

Tabela 4 Vrednost ugovora potpisanih po pregovaračkom postupku bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru u svim UA i u Ministarstvu (u evrima).

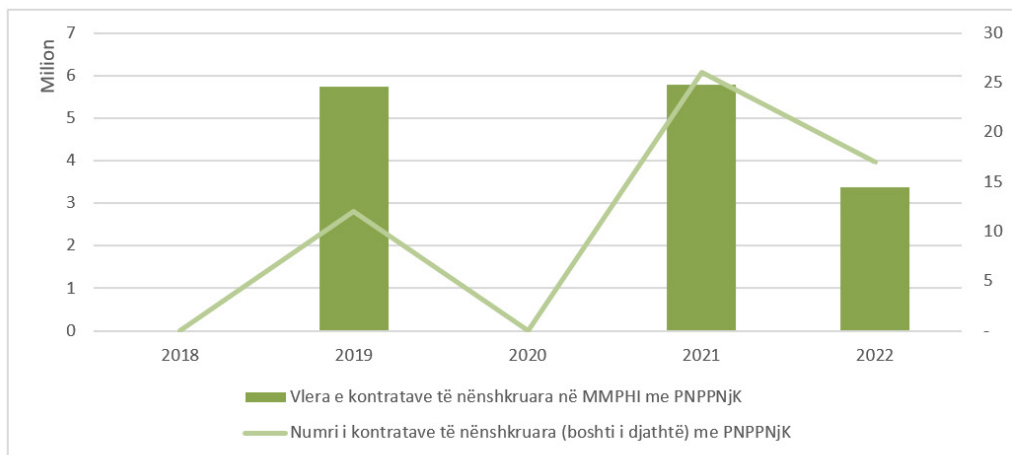
	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Svi UA ¹³	51,658,934	68,443,389	56,807,918	51,998,078	59,268,762 ¹⁴
Ministarstvo	0	5,747,035	0	5,777,490	3,362,832
Posto	0%	8.4%	0%	11.1%	5.7%
Broj ugovora	0	12	0	26	17

U tabeli se vidi da Ministarstvo u 2018. i 2020. godini nikada nije koristilo pregovarački postupak, ali je u 2019. godini razvilo 12 aktivnosti nabavke sa ovim postupkom. Ova godina čini 8.4% ukupne vrednosti pregovaračkih ugovora na nacionalnom nivou, dok 2021. godina beleži povećanje dostižući na 11.1% od ukupno pregovaračkih ugovora u zemlji (ukupno 26 ugovora).

13. <https://e-prokurimi.rks-gov.net/Home/ClanakItemNew.aspx?id=349>.

14. Filtrirani izveštaj iz elektronskih podataka na platformi e-procurimi.rks-gov.net.

Grafikon 2 Vrednost i broj pregovaračkih ugovora od Ministarstva (2018-2022.)



Komisija za nadzor javnih finansija Skupštine Republike izrazila je zabrinutost u vezi sa značajnim brojem pregovaračkih ugovora u Ministarstvu i podnela zahtev za njihovu reviziju. U odgovoru ovog zahteva, pokrenuta je ova revizija.

Glavno pitanje revizije je:

Da li je Ministarstvo obezbedilo vrednost za novac u pregovaračkim ugovorima za putne projekte?

Potpitanja revizije su kao u nastavku:

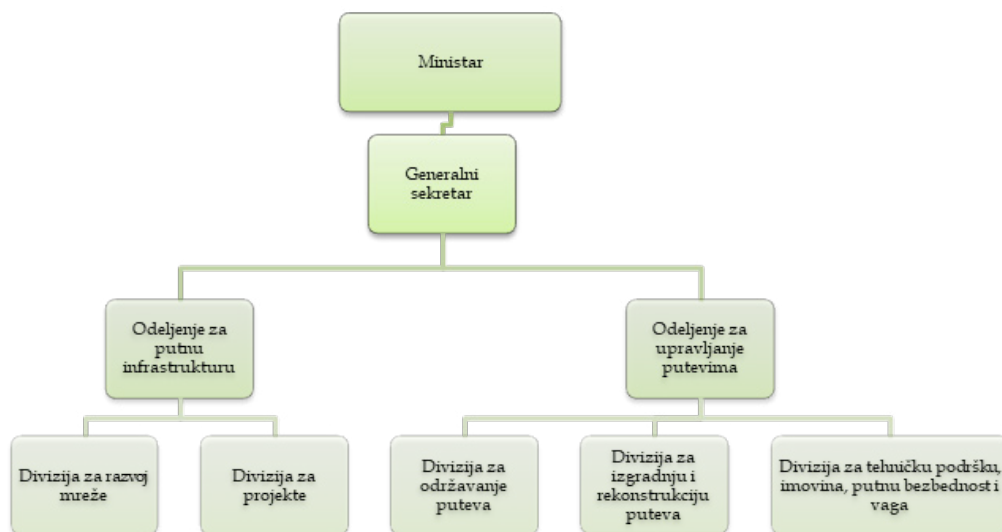
1. Da li je Ministarstvo izradilo kako treba tehničke specifikacije u osnovnom ugovoru?
 - 3.1. Da li je studiralo kako treba konfiguraciju zemljišta/tla gde će se razvijati projekat puta?
 - 3.2. Da li je identifikovalo i uključilo kako treba u projekat objekti koji se dodiruju od projekta puta?
 - 3.3. Da li je identifikovalo i uključilo u početni projekat sve elemente koji treba da budu sastavni deo projekta puta?
4. Da li je Ministarstvo razvilo kako treba aktivnost nabavke?
 - 4.1. Da li je identifikovalo kako treba potrebe za aneks ugovora?
 - 4.2. Da li aneks ugovora u potpunosti kompletira osnovni projekat?

- 4.3. Da li je obezbeđeno da su cene aneks ugovora niže ili barem iste sa onima osnovnog/tržišnog ugovora?
5. Da li se Ministarstvo obezbedilo da se aneks ugovora sprovede kako treba u aspektu vremena i kvaliteta?
 - 5.1. Da li je sproveden u rokovima utvrđenim osnovnim ugovorom i aneksom?
 - 5.2. Da li je obezbeđeno da su svi artikli dostavljeni/završeni radovi prema TS-a u ugovoru?

Opis sistema i relevantnih aktera

Odeljenja Ministarstva, sa odgovarajućim divizijama, odgovorna su za različite aspekte investicionih projekata u putnoj infrastrukturi.

Grafikon 3 Organizaciona struktura Ministarstva (samo relevantna odeljenja sa temom revizije)



Odeljenje za putnu infrastrukturu (OPI) planira strategiju (kratkoročnu i dugoročnu) razvoja mreže putne infrastrukture. Ovo odeljenje izrađuje godišnje programe za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje puteva, kao i upravlja sredstvima izdvojenim iz budžeta za kapitalne investicije u putnu infrastrukturu. Nadalje, OPI priprema tehničke specifikacije za kapitalne projekte.

Divizija za razvoj putne mreže, kao deo OPI-a, predlaže i izrađuje strategiju (kratkoročnu, srednjoročnu i dugoročnu) razvoja mreže putne infrastrukture; prati i sprovodi tehničke standarde iz oblasti putne infrastrukture itd.

Divizija za projekte, takođe deo OPI-a, predlaže programe i prioritete izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva. Posebno je odgovorna za pripremu predloga, projektnih zadataka i tehničkih specifikacija za izradu projekata, studija izvodljivosti, izgradnju, rekonstrukciju i održavanje puteva. Nadalje, Divizija za projekte prati implementaciju projekata izgradnje i rekonstrukcije puteva ugovorene od Ministarstva i prati dostignuća projektovanja i upravljanja projektima na putnu infrastrukturu.

Odeljenje za upravljanje putevima, između ostalog, identifikuje i predlaže izgradnju i rekonstrukciju kapitalnih projekata (puteva/mostova itd.). U okviru ovog odeljenja je Divizija za izgradnju i rekonstrukciju puteva, koja između ostalog:

1. Ispituje tehničke dizajne za izgradnju ili/i rekonstrukciju puteva (autoputa, nacionalnog i regionalnog);
2. Nadzori i vodi svu dokumentaciju o radovima izgradnje ili rekonstrukcije puteva;
3. Upravlja građevinskim ugovorima i vrši njihov nadzor; itd.

Gore navedene divizije Ministarstva obavljaju ove aktivnosti i obezbeđuju potrebne podatke Diviziji za nabavke za razvoj aktivnosti nabavke koje prethode ugovorima za putne projekte, koji se obično vežu sa otvorenim postupkom. Kada se sa osnovnim ugovorom ne postiže da se u potpunosti završi putni projekat, gore navedene divizije trebaju se ponovo angažovati da daju input Diviziji za nabavke da sklopi aneks ugovora koji, obično, ova poslednja ugovara pregovaračkim postupkom bez objavljivanja.

Pregovarački postupak bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru je postupak koji omogućava Ugovornom autoritetu da, bez objavljivanja, pregovara o uslovima ugovora direktno sa jednim ili više ekonomskih operatora. Njegovo korišćenje predstavlja odstupanje od osnovnih principa otvorenosti, transparentnosti i konkurencije, kao i vrlo je izvanredan postupak.

Ugovorni autoritet može koristiti pregovarački postupak da dodeli bilo koji ugovor, ako okolnosti opravdavaju korišćenje ovog postupka. Oni se moraju obezbediti da postoje precizne okolnosti koje opravdavaju pregovore pre nego što odluče za korišćenje ovog postupka. Glavni slučaj gde se ovaj postupak može koristiti za ugovore o radu ili uslugama je:

Za dodatne radove ili usluge koji nisu uključeni u originalnom ugovoru koji se podležu nekim određenim uslovima (isti EO izvodi dodatne usluge ili radove, koji se ne mogu odvajati na tehnički ili ekonomski način, iako su kao odvojeni izuzetno potrebni za kompletiranje, kao i vrednost nije veća od 10% od vrednosti originalnog ugovora);

Za nove usluge ili radove koji se sastoje od ponavljanja sličnih radova ili usluga poverenih EO koji se podleže nekim određenim uslovima (su u skladu sa osnovnim projektom, ova mogućnost je otkrivena u tenderu, dešava se u roku od 2 godine nakon sklapanja ugovora kao i vrednost nije više od 10% vrednosti originalnog ugovora).

Kada UA koristi pregovarački postupak bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru, treba obavestiti RKJN u roku od 2 dana od dana donošenja odluke. Obaveštenje treba sadržati podatke u vezi sa identifikacijom nabavke i pravno obrazloženje za korišćenje izuzeća. Potpis GAS-s i menadžera nabavke je neophodan.

Učesnici u pregovaračkom postupku bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru trebaju se izabrati između odgovarajućih ekonomskih operatora kao i trebaju se pozvati da učestvuju od strane UA, nemajući za cilj diskriminaciju protiv ili u korist nekog ekonomskog operatora.

Kada **postoji samo jedan snabdevač** kao i kada nema alternative, onda UA treba:

- igrati aktivnu ulogu u utvrđivanju termina ugovora, posebno cene, rokove dostavljanja, količina, tehničkih karakteristika kao i garancija;
- obezbediti da ugovorena cena nije veća od tržišne cene, i
- pažljivo proceniti kvalitet dotičnog proizvoda, usluga ili radova.

Kada UA odluči da razvija pregovore *sa više od jednog ekonomskog operatora*, dužan je da:

Tokom pregovora, UA će obezbediti jednakost tretiranja svih učesnika u pregovorima, neće davati informacije učesnicima o terminima i uslovima ugovora na diskriminatoran način, što bi nekim učesnicima moglo dati prednost nad drugima favorizirajući ih.

Pregovori mogu biti za tehničke, ekonomske, zakonske i druge aspekte ugovora, uključujući cenu ili cene. Minimalni zahtevi i kriterijumi dodele neće biti subjekat pregovora.

Pregovori će se održati sa svakim učesnikom posebno izabranim. Svi izabrani učesnici će biti podvrgnuti istim zahtevima i biće opremljeni istim informacijama o pozadini, terminima i uslovima ugovora.

Nijedna informacija primljena od nekog učesnika i nijedna informacija o rešenjima predloženim od učesnika ne mogu se pokazati nekom drugom učesniku bez prethodnog usvajanja učesnika koji je dao takvu informaciju.

Ugovorni autoritet će u potpunosti dokumentovati svaku fazu pregovora, izveštavajući posebno: objekt pregovora, korišćene metode i svu usmenu i pisanu komunikaciju održanu sa učesnicima. Standardni obrazac, koji se nalazi na web stranici RKJN-a, će se koristiti za proces-vođenja (održavanje) pregovora održanih posebno sa svakim učesnikom.

Nakon kompletiranja pregovora, učesnici sa kojima su pregovori razvijani biće pozvani da dostave svoje konačne tendere. Standardni obrazac će se koristiti za proces-vođenja (održavanje) finalne faze pregovora.

Vremenski rokovi određeni za prihvatanje izmenjenih i/ili kompletiranih predloga biće dovoljni da učesnicima daju opravdano vreme da izradu i dostavu svoje konačne predloge ili tendere.

Konačni tenderi biće procenjeni i upoređeni prema kriterijumima za dodelu ugovora specifikovanim u dosijeu tendera.

Upotreba pregovaračkog postupka treba imati odgovarajuće i dobro dokumentovano opravdanje. Pored toga, treba još jedno istraživanje tržišta da bi se obezbedilo da postoji tržište za robe/usluge/radove koji su potrebni UA ili da bi se utvrdilo suprotno.

Kriterijumi revizije

- Rađenje geo-tehničkih razmatranja (bušenja na dubini od 8-15 m, laboratorijske analize i rad geo-tehničkog elaborata) potrebni su za rad glavnog projekta puta;
- Geodetska merenja su preduslov i sastavni deo svakog glavnog projekta izgrađenog za izgradnju puteva;
- Rad na projektu uklanjanja atmosferskih voda i otpadnih voda, postavljanja raznih instalacija, vodovoda i elektrike;
- Ministarstvo treba tačno identifikovati koji su radovi koji se trebaju uključiti u pregovaračkom ugovoru i da li ovaj ugovor pokriva sve aspekte projekta/ osnovnog ugovora (da li se projekat završava ovim aneksom ugovora);
- Nakon što se opravda upotreba postupka, Ministarstvo treba tačno identifikovati koji su radovi koji se trebaju uključiti u pregovaračkom ugovoru, i da li ovaj ugovor pokriva sve aspekte projekta/ osnovnog ugovora (da li se projekat završava ovim aneksom ugovora);
- Ministarstvo treba izvršiti istraživanje tržišta da bi utvrdilo trenutne cene potrebnih radova/ materijala kako bi izračunalo vrednost ugovora i obezbediti se da je cena ugovora najmanje jednaka sa ovom vrednošću;
- Ministarstvo treba se obezbediti da EO sprovodi ugovor u svim njegovim aspektima, u suprotnom treba primeniti predviđene novčane kazne (za kašnjenja, kvalitet materijala, itd.);
- Nakon što se ugovor sprovede, Ministarstvo treba odrediti komisiju za prijem završenih radova koja još jednom potvrđuje da je ugovor sproveden prema njegovim uslovima. Ova radnja se prati puštanjem objekta (puta) na korišćenje za građane.

Delokrug revizije

Ova revizija uključuje pregovaračke ugovore koji su sklopljeni tokom 2021. godine. Revidirali smo polovinu, odnosno 13 ugovora sa zajedničkom vrednošću preko 4 miliona evra, od ukupno 26 ugovora koje je Ministarstvo sklopilo tokom 2021. godine. Ova vrednost čini 70% ukupne vrednosti pregovaračkih ugovora u 2021. godini. Postupak nabavke za ugovore na osnovu kojih je Ministarstvo sklopilo aneks ugovore razvijene su u 2018-2019. godini. Prvenstveno smo u uzorak uključili 14 projekata, ali smo tokom izvođenja shvatili da je jedan od njih bio subjekt istrage od državnog tužilaštva, shodno tome smo ga izbacili iz delokruga. To iz razloga zato što su dokumenti koji su nam bili potrebni da odgovorimo na pitanja revizije bili u tužilaštvu.

Tabela 5 Uzorci ugovora koje smo revidirali

Broj ugovora	Naslov	Vrednost sa PDV-om (€)	Datum potpisivanja
205-21-10263-5-1-5/C249	Proširenje Nacionalnog puta 9.1, Segment Dolac - Đakovica L = 31.00 km, Lot 1	821,655	20.12.2021.
205-21-2104-5-1-5/C196	Proširenje Nacionalnog puta N9.1, Segment Rakovina-Dolac, Lot 3	523,913	29.4.2021.
205-21-2301-5-2-5/C201	Proširenje Nacionalnog puta N9.1, Segment Dolac-Đakovica, Lot 3	394,631	30.4.2021.
205-21-6637-5-2-5/C235	Izgradnja Regionalnog puta R108 Dečane - Grani- ca sa Crnom Gorom, Segment 2	378,593	23.9.2021.
205-21-2199-5-2-5/C198	Uređivanje i proširenje puta "Rehabilitacija regio- nalnog puta Žur-Dragaš-Brod, Lot 1 - A2"	330,091	29.4.2021.
205-21-2292-5-2-5/C199	Rehabilitacija regionalnog puta Žur-Dragaš-Brod, Lot 2	316,528	6.5.2021.
205-21-3660-5-2-5/C209	Asfaltiranje puta za planinu, Ljubožda-Meki lug	309,538	18.6.2021.
205-21-2629-5-2-5/C202	Uređivanje i proširenje puta Gnjilane - Bujanovac (od fabričkog kružnog toka do raskrsnice (ukl- jučivanja) autoputa R 7.1	283,123	7.5.2021.
205-21-3668-5-2-5/C210	Asfaltiranje puta „Babuš-Trn-Ljubovac-Košare- Slivovo“	171,342	18.6.2021.
205-21-2018-5-2-5/C194	Uređivanje i proširenje puta, „Izgradnja nacional- nog puta N2, Nedakovac-Smrekovnica, Lot 3	149,786	27.4.2021.
205-21-9511-5-2-5/C243	Izgradnja autoputa A7.1 - Raskrsnica sa disniv- oom A6 A7.1 (Bandulić) - Bela zemlja - deo raskrsnice na disnivoom A6 A7.1 (Bandulić) - Raskrsnica "Bresaljce" - L=22,31 km, Lot 2	138,559	1.12.2021.
205-21-2005-5-2-5/C193	Rehabilitacija regionalnih puteva R115, Gornja Grlica - Štrpce - Brezovica i Put 210 Brezovica - Skijaški centar, Lot 1.	126,607	26.4.2021.
205-21-2370-5-2-5/C203	Rehabilitacija regionalnog puta R 104 Klina - Đurakovac	103,004	11.5.2021.
		4,047,370	

Metodologija revizije

Metodologija revizije uključuje ispitivanje sve dokumentacije nabavke od zahteva za pokretanje aktivnosti nabavke do izvršenja ugovora.

Pitanjima revizije ćemo odgovoriti:

- Analizirajući dokumentaciju nabavke u Ministarstvu koja se nadovezuje sa ugovorima uzoraka;
- Procenjujući da li je Ministarstvo dovoljno opravdalo korišćenje pregovaračkog postupka bez objavljivanja;
- Procenjujući kako je izrađena tehnička specifikacija za osnovni ugovor i aneks upoređujući je sa činjeničnim stanjem u dokumentaciji i na terenu;
- Upoređujući cene osnovnog ugovora sa cenama aneksa i ako je moguće, sa tržišnim cenama; i
- Upoređujući radove/artikle dostavljenih od EO sa onima koji su specifikovani u ugovoru, uključujući obavljene ateste za izvršene radove

Prilog II Komentari



Republika e Kosovës
Republika Kosova
Republic of Kosovo



Zyra Kombëtare e Auditimit
Nacionalna Kancelarija Revizije
National Audit Office

Obavljena revizija: Ugovorene nabavke bez objavljivanja obaveštenja o ugovoru pri Ministarstvu životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture u 2021.

Dokumenta: Komentari revidirane institucije u revizorskog izveštaja

Nalaz	Slažem se da/ne	Komentari revidirane institucije u slučaju neslaganja	Stanovište NKR
Ministarstvo nije pravilno izradilo tehničke specifikacije u osnovnom ugovoru	NE	Ministarstvo infrastrukture je izradilo tehničke specifikacije u skladu sa tehničkim standardima i u skladu sa projektima realizacije. Zahtevi za dodatne radove nisu rezultat nedostajućih tehničkih specifikacija, već posledica nepredviđenih radova na projektu, zahteva zajednice i javnih preduzeća, koje nije bilo moguće uključiti u projekat implementacije. Iste tehničke specifikacije koriste se u izveštajima komisija za dodatni rad. Grešite u terminologiji koja se koristi, tehničke specifikacije ne predstavljaju dodatni posao.	Projekat implementacije proizilazi iz glavnog projekta i u njemu odražava sve promene koje su u toku izvođenja izvršene na terenu. Dakle, tehnička specifikacija se ne može izraditi na osnovu implementacionog projekta jer je tehnička specifikacija izrađena na osnovu glavnog projekta. Aneks 1 tenderskog dosijea – Obavezne tehničke specifikacije obuhvataju i predmeru, gde ste naveli pozicije radova koji će se izvoditi i njihove odgovarajuće količine. Uzroci koji su doveli do nepredviđenog rada i dodatnog rada obrađeni su u izveštaju.

		Takođe ste obavešteni tokom perioda revizije da za projekte koje su izradile i prihvatile opštine, Ministarstvo nema ovlašćenje da menja projekte koje su izradile i prihvatile opštine. Prema Zakonu o lokalnoj samoupravi i Zakonu o putevima, opštine su nadležne za izradu i prijem projekata, svaka intervencija Ministarstva bez saglasnosti opštine i projektanta predstavlja kršenje autorskih prava. Štaviše, od Nacionalne kancelarije za reviziju smo u prošlosti imali saznanja o nekim od slučajeva u kojima je Departman za infrastrukturu intervenisao i izvršio neophodna poboljšanja u opštinskim projektima, pa je vrlo paradoksalno kako se može reći da Ministarstvo nije pravilno izradilo tehničke specifikacije za projekte koje su odobrile dotične opštine! Nacionalna kancelarija za reviziju je u izveštaju za 2019. preporučila da se ne menjaju ugovori bez prethodnog odobrenja jedinice koja je podnela zahtev. Kasnije je NKR izdala dokument koji hronološkim redom definiše kako treba postupati po zahtevima za dodatne radove i izmenama ugovora (odgovarajući dokument potražite u prilogu). Kao što ste možda videli, skoro sve izmene u predmetnim ugovorima (koje ste revidirali u ovom slučaju) su odobrene od strane posebnih komisija, odlukama sekretara i njima nije rukovodio Departman za putnu infrastrukturu.	Pošto je do promena u projektu ipak došlo, po našem mišljenju to bi mogle biti preventivne promene umesto korektivnih koje je Ministarstvo primenilo u svakom od projekata koje smo revidirali. Naš stav je da, međutim, Ministarstvo ima ovlašćenja da izvrši izmene projekta pre potpisivanja ugovora, jer je preuzelo ne samo procedure nabavke, već i svaku aktivnost nakon potpisivanja ugovora do finalizacije projekta. Međutim, promene u projektu su se desile, samo što bi to po našem mišljenju mogle biti preventivne umesto korektivnih promena koje je Ministarstvo primenilo u svakom od projekata koje smo revidirali. Kao što je tražilo dozvolu za intervenciju na projektu kao rezultat dodatnih radova koji su se pojavili tokom izvođenja, Ministarstvo je imalo mogućnost da zatraži dozvolu za intervenciju na projektu pre nego što objavi tender. Nismo pronašli takav izveštaj revizije, niti ste nama ponudili tako da vaša tvrdnja ne stoji. Član 10. Funkcije jedinice za podnošenje zahteva Pravilnika i Uputstva za javne nabavke precizira zadatke i odgovornosti Jedinice za podnošenje zahteva, funkcije koje je Ministarstvo (ODS) obavljalo u vezi sa svakim
--	--	--	---

		Departman za putnu infrastrukturu je zanemaren prilikom predloga i sastava Komisija za dopunski rad i komisija za tehničke prijeme.	projektom koji smo revidirali, uključujući i one koje ste primili od opština. A što se tiče preporuke Nacionalne kancelarije revizije u izveštaju za 2019. godinu, je ista kao i preporuka u ovom izveštaju. Nacionalna kancelarija revizije bavila pitanjem posebnih komisija i preporučujemo da se ova praksa promeni i da bude u skladu sa važećim pravilima javnih nabavki.
Slaba izrada projekata od strane projektanta i prihvatanje bez prethodnog pregleda lokacije i inspekcije	NE	Za projekte koje ste tražili obezbedili smo vam precizna geodetska merenja i geo-mehaničke studije koje su vam dostavljene na CD-u kao i geo-mehaničku studiju u štampanom obliku za projekte koje ste tražili. Takođe smo Vam poslali fizičku kopiju celokupne prepiske koja se odnosi na izmene koje su naknadno urađene u projektu, gde se u svakoj prepisci pa i u zahtevu menadžera ugovora navodi sa zahtevom predsednika opštine Dečane, tj. skoro svaka promena na putu Dečane- Plav, oba segmenta su urađena na zahtev predsednika opštine Dečane a ne zato što je projekat imao nedostataka! Pogledajte deo zahteva menadžera projekta g-dina Dževdeta Morine: Tokom revizije, ni u kom slučaju niste tražili od nas prepisku za preglede predmetnog projekta, niti za terenske posete tokom izrade projekta ili više projekata, dok ste sa druge strane utvrdili da su projekti prihvaćeni bez pregleda i inspekcije.	Komentar nije relevantan, nismo izveštavali o tako nečemu, izveštavali smo samo o projektima koji nisu postojali, vidi nalaz 1.1 Nigde u izveštaju nismo osporili komunikaciju između vas i projektanta. Ono što smo predstavili je nedostatak pregleda na terenu, pošto ste prihvatili glavni projekat od projektanta nismo dobili nikakav dokaz od vas da ste izašli i proverili barem na nekoliko tačaka na putu da profili predstavljeni u projektu odgovaraju stanju na terenu. NKR je u izveštaju predstavila da je gradonačelnik Dečana zahtevao izmene projekta. Međutim, razlog za promenu projekta nije bio samo zahtev gradonačelnika već i zato što je EO našao primedbe u

		U prilogu Vam šaljem jednu od revizija predmetnog projekta. Vaši nalazi o lošem dizajnu projekata i prihvatanju bez prethodnog pregleda i inspekcije na terenu ne stoje i netačni su. Projekat je kontrolisan i obavljen je pregledan od strane komisije i izvršeno je mnogo inspeksijskih poseta na terenu tokom njegove izrade za obe faze. Upravo zbog brojnih inspekcija i kontrola, projekat je projektovan u širini od 6 m, kako bi se zadovoljili tehnički uslovi za ovaj nivo kolovoza, a ujedno i ekonomičniji, jer bi dodatna širina od 1 m povećala cenu, s obzirom da su morali da se urade brojni iskopi – praktično otvaranje potpuno novog koloseka za ovaj 1 m a s obzirom na veoma kamenit i strm teren, proširenje za čak 1 m zahtevalo bi veliku količinu iskopa i dodatnih zaštitnih zidova, što je nastalo i kasnije kada je kolovoz proširen za 1 m. U ovom projektu količine nisu povećane zbog slabog projekta, već zbog promene širine kolovoza sa 6 m, koliko je projekat izradilo Ministarstvo, na 7 m kao i drugih promena kao što su zaštitni zidovi i rampe, na zahtev predsednika opštine Dečane. Svi zahtevi u dokumentima priloženim u prilogu opštine Dečane su se kasnije odrazili na izmene projekta, širinu puta, zaštitnih zidova, rampi itd. Predmetni projekat i drugi projekti koje je izradila i prihvatila projektna komisija urađeni su po tehničkim normativima, provereni su i praćeni brojnim posetama i inspekcijama na terenu, dok za kasnije izmene projektna komisija ne snosi odgovornost i istovremeno napominjemo da kasnije promene	prvobitnom projektu koji ste vi odobrili. Primerbe u njegovom zahtevu su sledeće: „U glavnom projektu koji ste podneli, u elektronskom i fizičkom formatu, u poprečnim i uzdužnim profilima puta, linija postojećeg terena sa „geodetskih snimaka terena“, ovi snimci ne odgovaraju stvarnom stanju terena. Nadmorske kvote postojećeg zemljišta i one prikazane u tabeli razlikuju se za oko 4m, – Na pojedinim segmentima se linija koloseka menja jer je teren u profilima poprečnog preseka ravan, dok je u stvarnosti veoma strm gde je nemoguće raditi takve nasipe. Za njih je ponudio i fotografije. Pored toga, uprkos svim dodatnim dokazima koje ste nam dostavili u vezi sa vašom komunikacijom sa projektantom tokom izrade projekta, nismo pronašli nijedan dokument koji bi dokazao da ste izašli na teren da proverite da li projekat odgovara stvarnom stanju na terenu, nakon što ste prihvatili projekat.
--	--	--	--

		moraju biti proverene od strane stručnjaka u ovoj oblasti, da li su to pozitivne promene ili ne! Kao jedinica koja traži, mi nismo uključeni u proces ovih promena, odgovarajuće pismo pronađite u prilogu! Zato vas molimo da pregledate formulaciju i tačno odrazite stvarnu situaciju kakva jeste!	NKR je u izveštaju prikazala efekat izmene projekta, ali nigde nije rečeno da je slab projekat uzrok promene, već je vrlo jasno rečeno da zahtevano odobrenje gradonačelnika Dečana je glavni razlog za promenu i dodatne troškove projekta kao i finansijske štete prouzrokovane ovom promenom. Međutim, takođe smo kazali da je Ministarstvo imalo isto iskustvo proširenja na ovom putu, i to u njegovom prvom segmentu, tako da, imajući ovo u vidu, Ministarstvo ima dovoljno indicija da takav zahtev može uslediti i za drugi segment na ovaj način, kako bi se sprečile promene na projektu nakon ugovaranja.
U vezi sa pitanjem 1.2 - Divizija nabavke nakon razmatranja izveštaja revizora, MSPPi je u toku realizacije određenih projekata, u slučaju ispoljavanja potreba za dodatnim i nepredviđenim radom u skladu sa ZJN a na osnovu zahteva poslodavca i odobrenog od strane projekta rukovodioca, formirao stručne komisije u cilju identifikovanja, uticaja i evaluacije potreba iskazanih tokom realizacije za svaku poziciju koja prethodno nije deo projekta – osnovnog ugovora.	ne	- Ova komisija, u skladu sa zadacima i odgovornostima utvrđenim odlukom generalnog sekretara, utvrđuje sve potrebe za nastavak rada na terenu kao i uspešno zaključivanje ugovora. - U slučaju iskazivanja potreba za nepredviđenim radovima i dodatnim radovima, gde je vrednost ovih radova veća od 10% vrednosti ugovora, komisije evidentiraju radove i pozicije neophodne za nastavak radova koje ne prelaze vrednost od 10%, po ZJN, dok ostale radove komisija priznaje za kasniju fazu, uvek računajući da su preostali radovi oni koji pripadaju završnoj fazi završetka projekta. - Dakle, radi Vašeg pojašnjenja, još jednom Vas obaveštavamo da neodobranje dodatnih radova u toku realizacije projekta nužno znači prekid radova i ulazak u ugovorne sporove sa EO. - Nalaz revizora nakon razgovora sa šefovima komisija da komisije odobravaju, tačku po tačku, zahteve rukovodioca ugovora bez ikakvih izmena ne stoji.	- NKR je isto navela. - NKR je isto navela. - Zakon o javnim nabavkama, član 35 stav 2 navodi da: "Autoritet za

		- Sve komisije su sastavljene od stručnih lica na terenu, u kom slučaju u izveštajima komisija jasno stoji isto, nakon izlaska na teren i uvida u stanje i merenja određenih pozicija, a u slučajevima potrebe geo-mehaničkih merenja, zahtevaju se geodetske studije od ovlašćenih firmi ili licencirani geodet dokumentuje suprotno od onoga što revizor tvrdi i zasniva svoj nalaz na razgovoru sa jednim od predsednika komisija, bez pominjanja imena predsednika komisije. - Ako je ovaj predsednik komisije tako nešto izjavio, on je lično odgovoran za sve propuste ili način sastavljanja izveštaja sa preporukama za UA. - Nalaz za sve stručne komisije na osnovu izjave predsednika komisije je neosnovan i argumentovan. Da bismo se tome suprotstavili, preporučujemo da za osnovu uzmete izveštaje komisija, uz koje je priložena dodatna dokumentacija kao što su: Elaborati geo-mehaničkih ispitivanja, geodetskih merenja, kao i mišljenja projektantskih preduzeća.	ugovaranje može upotrebiti postupke sa pogađanjem bez objavljivanja prethodne najave o ugovoru..." ali ni u kom slučaju ne obavezuje UA da ga koristi. Dakle, verovatnoća da ćete se suočiti sa ugovornim sporovima je mala. - Naš nalaz nije zasnovan samo na intervjuu, već, u svakom zahtevu za dopunski rad i u svakom izveštaju Komisije za odobravanje dopunskog rada nalazili smo da su radovi odobreni prema zahtevu MK-a, bez vršenja nezavisnih merenja osim onih koje je izvršio EO koji izvršava ugovor o izgradnji puta. - NKR je u izveštaju navela da su Ministarstvu potrebna geo-mehanička merenja i geodetski elaborati, ali nije u mogućnosti da ih uradi samo, te se zasniva na merenjima koje je izvršila firma ili licencirani geodet, koji je u našem slučaju bio izvršio EO ili ugovoren od strane istog. - Štaviše, službenici Ministarstva sa kojima smo razgovarali naveli su da Ministarstvo nema bar jednog geodeta i ne postoji geodetska oprema koja bi bila na usluzi komisijama za obavljanje njihovog posla. Štaviše, Ministarstvo nije stavilo na raspolaganje Komisiji softver za redizajn projekta i za obračun količina nakon redizajniranja, već to radi EO.
--	--	---	---

			- Intervju je vrsta revizorskog dokaza, prema GUID5280 Vodiču za reviziju javnih nabavki -
Utvrdili smo da je značajan broj osoblja koje je Ministarstvo imenovalo u komisijama za procenu dodatnih radova, često kao predsednike komisija, bili iz DUP, što bi potencijalno moglo predstavljati sukob interesa zbog činjenice da je imenovano osoblje u komisijama istovremeno rukovodilo ugovorima na drugim projektima. Činjenica da ovo potencijalno predstavlja sukob interesa može povećati rizik od neadekvatne evaluacije dodatnih radova jer će projekte kojima upravljaju ocenjivati osoblje koje u ovom slučaju zahtevaju dodatne radove, u slučaju da podnesu zahteve za dodatnim radovima na projektima.	ne	- Neosnovana je tvrdnja Revizora da učešće inženjera DUP u komisijama za odobravanje zahteva za dodatne radove može predstavljati sukob interesa i suprotna je preporukama Revizora ranijih godina da u slučaju ovih komisija treba da bude i inženjer angažovan sa odgovarajućim profilom. - Angažovanje inženjera DUP nije vršeno u ugovorima gde postoji sukob interesa, kao što je slučaj sa određenim regionima ili ugovorima gde oni imaju direktnu odgovornost, već se svaki put ti inženjeri raspoređuju u komisijama gde nema sukoba interesa. - U vezi sa ovim (sukobom interesa), svi službenici MI-a su upoznati i imaju zakonsku odgovornost za prijavu sukoba interesa, takva situacija nije prijavljena rukovodstvu Mi-a, a u slučaju se tako nešto pojavi, biće zamenjen drugim inženjerom. - Povodom ovog pitanja, obaveštavam vas da najveći broj inženjera je deo DUP-a, stoga smo u obavezi da ovaj deo osoblja angažujemo u skladu sa važećom zakonskom regulativom. - Kako bi konačni izveštaj bio što pošteniji i profesionalniji, pozivam vas da nas kontaktirate za bilo kakve nejasnoće ili poteškoće u pronalaženju dokaza u platformi za e-nabavke.	- Iako niste dostavili dokaze za ovakav revizorski izveštaj, NKR stoji iza preporuke da u komisijama budu inženjeri relevantnog profila, ali ne i iz DUP. - Ovaj komentar se ne poklapa sa situacijom opisanom u izveštaju, nije relevantan. Stav Nacionalne Kancelarije Revizije je u skladu sa Smernicama za upravljanje sukobom interesa u javnom servisu, Saveta Evrope - Politika dodele osoblja u Ministarstvu je diskreciona odluka ministra i u skladu sa potrebama ministar može izvršiti raspored osoblja. - NKR je imala pristup platformi za e-nabavke tokom trajanja revizije i uzeli smo u obzir svaki relevantan dokument koji smo pronašli na platformi.

Iako je definisalo radne dane, Ministarstvo nije odredilo kalendarske dane u okviru kojih se ovi radovi moraju izvršiti, tako da ugovori nisu ograničeni. Stoga, sa jedne strane, putevi se ne završavaju godinama, dok sa druge strane ni EO ni Ministarstvo ne odgovaraju.	Delimično	Obračun nije jasno definisan u uslovima ugovora! (Pogledajte i svoje nalaze za navedene ugovore u vezi sa rokovima izvođenja radova)	- Ugovor u članu 18. i 19. Opštih uslova pominje prava i obaveze ugovornih strana, ali u posebnim uslovima, gde ih Ministarstvo treba detaljnije precizirati, isti su ostali nepotpuni. NKR smatra da obe strane treba da odgovaraju, dok su način i sredstva u tu svrhu u diskreciji Ministarstva.
Prilikom fizičkog pregleda zatekli smo firme koje su izvodile radove na terenu, aktivnosti su evidentirane u dnevniku, dok se ovi radovi, odgovarajuće količine, nisu upisivale u građevinske knjige. To se, prema rečima ugovornih menadžera dogodilo, jer kada Ministarstvo ne budžetira dovoljno sredstava za odgovarajuće projekte, čak ni ugovorni rukovodioci ne prijavljuju završene radove iako ih ima. Ovakav neadekvatan način prijavljivanja radova povećava rizik da se ne zna koja je količina i kvalitet materijala korišćena tokom izvođenja radova, pa popunjavanje dnevnika samo pre plaćanja ne daje garanciju da su radovi kontinuirano nadgledani.	Delimično!	Izjava menadžera je netačna! Menadžeri su dužni da prijave fizički obim, gde postoje razlike između fizičkog obima i finansijskih izdataka u Projektu. U nedostatku budžeta (ako tako nešto postoji!), EO se preporučuje da ne dostavlja potvrdu o privremenoj uplati (Situacija), ali i da ne evidentira rad u službenim knjigama, kontrolu kvaliteta i sprovođenje drugih definisanih odgovornosti u Zakonu, Ugovornim uslovima i drugim važećim dokumentima u realizaciji projekta.	NKR je pronašla najmanje tri projekta u kojima radovi evidentirani u dnevniku nisu prikazani u građevinskoj knjizi i to: 1. Ljubožda – Pitomo korito Građevinska knjiga sadrži količine do situacije 8. Situacija. 8 je isplaćena 14.10.2022 Građevinski dnevnik: posle ovog datuma su evidentirani radovi do 15.11.2022 (ukupno 21 radni dan) koji nisu upisani u građevinsku knjigu. Dragaš Brod – Lot 2 Situacija 9 dostavljena 15.7.2021 Građevinski dnevnik sadrži radove do 7-11-2022 (ukupno 35 radnih dana) Građevinska knjiga ne popunjena za ove radne dane. Dečane- Crna Gora Poslednja situacija od 12.8.2022 Građevinska knjiga septembar 2022 Građevinski dnevnik ima ukupno 39 radnih dana koji nisu registrovani u

			Građevinskoj knjizi niti plaćeni (od 5-9-2022 do 22-10-2022)
Stoga, nije izvršen tehnički prijem i tražilo se da EO izvrši preostale radove i ispravi one lošeg kvaliteta.	Nije potpuna,	Nakon preporuka Komisije, EO je (prema njegovoj izjavi) ispunio zahteve komisije za tehnički prijem, ali ni menadžer ni komisija nisu izašli na novu verifikaciju! Izjava OE: Za otklanjanje primedbi putem mejla od 27.09.2021, obavestili smo predsednika komisije za tehnički prijem i završni račun g-dina Ardijana Begaja, zam. Ministra g. Hisena Durmišija, generalnog sekretara g. Izedina Bitićija, direktora nabavke g. Nedžata Krasnićija, kao i direktore odeljenja za upravljanje putevima g. Malje Ljokaj. sanimin e tyre. Për eliminimin e vërejtjeve përmes E-majlit me datë 27.09.2021 e kemi njoftuar kryetarin e komisionit për Pranim Teknik dhe llogari përfundimtare z.Ardian Begaj,zv.Ministrin z.Hysen Durmishi,Sekretarin e përgjithshëm z.Izedin Bytyqi,Drejtorin e Prokurimit z.Nexhat Krasniqi si dhe Drejtorin e departamentit për Menagjimin e rrugëve z.Malë Lokaj,	- Prema rečima menadžera ugovora, situacija na terenu se nije promenila od kada su identifikovani nedostaci na predmetnom putu, tako da ništa nije preduzeto uprkos pisanim izjavama EO.



**Nacionalna Kancelarija
Revizije**

Naselje Arbëria

Ul. Ahmet Krasniqi, 210

10000 Priština

Republika Kosovo