

# **STUDIJA SLUČAJA**

## **IZBOR NAJPOVOLJNIJEG PONUĐAČA ZA OBAVLJANJE AVIO-PREVOZA NA LINIJAMA PROGLAŠENIM ZA LINIJE OD JAVNOG INTERESA**

**JN-16/19**

**Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja  
i infrastrukture**

## I UVOD

- **Naručilac:** Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture  
Adresa Naručioca: Nemanjina 22-26, 11000 Beograd  
Internet stranica naručioca: [www.mgsi.gov.rs](http://www.mgsi.gov.rs)
- **Cilj istraživanja:** Ispitivanje pravilnosti i svrsishodnosti u postupanju naručioca u postupcima javnih nabavki
- **Faza/deo javne nabavke koja je predmet interesovanja:** Konkursna dokumentacija sa izmenama i dopunama, odluka o dodeli ugovora/obustavi postupka, zahtev za zaštitu prava
- **Plan javne nabavke:** Nabavka je predviđena u Planu javnih nabavki
- **Broj, naziv, predmet javne nabavke:** Izbor najpovoljnijeg ponuđača za obavljanje avio-prevoza na linijama proglašenim kao linije u javnom interesu – JN-16/19
- **Vrsta postupka:** Otvoreni postupak javne nabavke radi zaključenja ugovora o javnoj nabavci
- **Procenjena vrednost javne nabavke:** 1.800.000.000,00 dinara  
Usluge koje su predmet javne nabavke su oslobođene PDV-a u skladu sa čl. 24 i 25 Zakona o porezu na dodatu vrednost
- **Broj ponuda:** 1
- **Vrednost prihvaćenih ponuda:** 1.769.439.455,00 dinara
- **Vrednost najniže i najskuplje ponude:** 1.769.439.455,00 dinara (jedina ponuda)
- **Način okončanja postupka:** Postupak je okončan donošenjem odluke o dodeli ugovora
- **Vreme trajanja postupka javne nabavke od momenta objavljivanja do zaključenja ugovora:** 41 dan
- **Vrednost zaključenog ugovora:** 1.769.439.455,00 dinara
- **Stepen izvršenja ugovora:** /

## II GLAVNI NALAZI

- U pitanju je postupak javne nabavke za izbor najpovoljnijeg ponuđača za obavljanje avio-prevoza na linijama proglašenim za linije od javnog interesa, koji je Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture sprovedo 2019. godine. Predmetni postupak je sproveden nakon što je Vlada Republike Srbije usvojila Uredbu o uslovima za proglašenje linija u javnom interesu u vazdušnom saobraćaju i Odluku o proglašenju linija u javnom interesu u vazdušnom saobraćaju. Odlukom su za javni interes proglašene avio-linije iz Niša ka 12 evropskih gradova.
- U predmetnom postupku javne nabavke naručilac je dodatnim uslovima u pogledu tehničkog i kadrovskog kapaciteta ograničio konkurenciju i favorizovao ponuđača „Er Srbija” a.d. Beograd.
- Nacionalni avio-prevoznik dodatno je favorizovan kratkim rokom za podnošenje ponuda, budući da je time nekolicini inostranih avio-kompanija koje su mogle da ispune zahtevane uslove još više otežano učešće u postupku.
- Ugovor o javnoj nabavci je trebalo da bude zaključen na 3 godine (do 31.12.2021. godine), s tim da je naručilac izabranom ponuđaču garantovao novac samo za 2019. godinu, dok će isplata subvencija za 2020. i 2021. godinu zavisiti od obezbeđenja sredstava u budžetu za te godine. Ukoliko sredstva ne budu obezbeđena, ugovor će biti raskinut bez posledica za naručioca.
- Očekivano, u predmetnom postupku javne nabavke ponudu je podneo jedino ponuđač „Er Srbija” a.d. Beograd i ova ponuda je u nedostatku bilo kakve konkurencije izabrana kao najpovoljnija.
- U konkretnom slučaju država je zloupotrebila predmetni postupak javne nabavke kako bi dodelila subvencije „Er Srbiji”, uprkos tome što se Ugovorom o strateškom partnerstvu sa „Etihad ervezom” obavezala da će 2016. godine prestati sa bespovratnim ulaganjima u nacionalnu avio-kompaniju.
- Građanski nadzornik koji je u skladu sa Zakonom o javnim nabavkama bio imenovan da kontroliše predmetni postupak javne nabavke, u roku od 20 dana od zaključenja ugovora nije podneo izveštaj o sprovedenom postupku javne nabavke odboru za finansije Narodne skupštine i Upravi za javne nabavke.

### III OPIS SLUČAJA

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je tokom 2019. godine sprovelo postupak javne nabavke za izbor najpovoljnijeg ponuđača za obavljanje avio-prevoza na linijama proglašenim za linije od javnog interesa.<sup>1</sup> Pokretanju ovog postupka prethodila je Uredba o uslovima za proglašenje linija u javnom interesu u vazдушnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 6/2019; u daljem tekstu: Uredba)<sup>2</sup> i Odluka o proglašenju linija u javnom interesu u vazдушnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 22/2019),<sup>3</sup> koje je donela Vlada Republike Srbije.

Uredbom je omogućeno da pojedine avio-linije budu proglašene za linije od javnog interesa, a uvedena je i mogućnost kompenzacije avio-prevoznicima na tim rutama. Prema Uredbi, za linije od javnog interesa mogu biti proglašene one koje se odnose na rute ka aerodromu koji opslužuje jedan ili više regiona u razvoju u Srbiji, kao i na rute sa saobraćajem do 100.000 putnika godišnje ka bilo kom aerodromu. Takođe, da bi bio proglašen javni interes za avio-liniju, uslov je da prevoz drugim vidom saobraćaja ne zadovoljava potrebe regiona, da ne postoji komercijalni interes za obavljanje redovnog avio-prevoza, kao i da je linija značajna za privredni i društveni razvoj Srbije.<sup>4</sup>

Odlukom o proglašenju linija u javnom interesu, javnim interesom je proglašeno obavljanje redovnog avio-prevoza na linijama Niš–Nirnbeg–Niš, Niš–Frankfurt (Han)–Niš, Niš–Rim–Niš, Niš–Hanover–Niš, Niš–Ljubljana–Niš, Niš–Salcburg–Niš, Niš–Bolonia–Niš, Niš–Budimpešta–Niš, Niš–Geteborg–Niš, Niš–Fridrihshafen–Niš, Niš–Karlsruhe–Niš i Niš–Tivat–Niš.<sup>5</sup>

Nakon sprovedenog postupka javne nabavke za izbor avio-prevoznika na linijama od javnog interesa, ugovor je dodeljen ponuđaču „Er Srbija” a.d. Beograd koji je jedini podneo ponudu. Ponuda ovog ponuđača je bila blizu procenjene vrednosti javne nabavke (1.769.439.455,00 dinara). Ugovor je zaključen na period od 3 godine (do 31.12.2021. godine).

Imajući u vidu veliku vrednost predmetne javne nabavke, kao i činjenicu da se ugovor zaključivao za čak 12 linija, postavlja se pitanje zašto u konkretnom slučaju nije

---

<sup>1</sup> <http://portal.ujn.gov.rs/Dokumenti/JavnaNabavka.aspx?idd=2276946>

<sup>2</sup>

<https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Uredba%20o%20uslovima%20za%20proglasenje%20linije%20u%20javnom%20interesu%20u%20vazdusnom%20saobracaju.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/eli/rep/sgrs/vlada/odluka/2019/22/1/reg>

<sup>4</sup> Vlada Republike Srbije je ovu Uredbu donela po ugledu na Uredbu (EZ) br. 1008/2008 Evropskog parlamenta i Veća o zajedničkim pravilima za obavljanje avio-prevoza u Zajednici.

<sup>5</sup> Odabir gradova ka kojima će se leteti sa niškog aerodroma izvršen je na osnovu Studije o opravdanosti linija koje nemaju komercijalni karakter, ali su značajne sa stanovišta razvoja grada Niša, razvoja jugoistočne Srbije, ekonomske i privredne saradnje našeg regiona i regiona u inostranstvu. Studiju je sprovela niška Kancelarija za lokalni ekonomski razvoj i projekte.

učestvovalo više ponuđača, odnosno da li je naručilac u konkretnom slučaju favorizovao izabranog ponuđača i time ograničio konkurenciju?

### **1. Uslovi za učešće u postupku**

U predmetnom postupku javne nabavke, naručilac je pored obaveznih uslova konkursnom dokumentacijom predvideo i dodatne uslove za učešće u postupku, i to u pogledu finansijskog, tehničkog i kadrovskog kapaciteta. Dok dodatni uslov u pogledu finansijskog kapaciteta po našem mišljenju nije bio sporan,<sup>6</sup> dodatni uslovi u pogledu tehničkog i kadrovskog kapaciteta su u značajnoj meri bili prilagođeni ponuđaču „Er Srbija” a.d. Beograd.

#### **a) Tehnički kapacitet**

U okviru ovog dodatnog uslova konkursnom dokumentacijom je traženo da avio-prevoznik koji bi obavljao avio-prevoz na linijama od javnog interesa poseduje (na osnovu ugovora o kupoprodaji ili zakupu) jedan osnovni avion koji nije proizveden pre 1999. godine i koji ima minimum 125 putničkih sedišta, i jedan rezervni avion na teritoriji Republike Srbije sa istim karakteristikama kao osnovni.

Ovde već na prvi pogled u oči upada zahtev da ponuđač poseduje rezervni avion, a posebno zahtev da taj rezervni avion bude istih karakteristika kao i osnovni i da se nalazi na teritoriji Srbije. Naime, poznato je da samo mali broj avio-kompanija poseduje rezervni avion i teško da bi bilo koja od njih mogla sebi da priušti da taj rezervni avion drži u Srbiji 3 godine na koliko se ugovor zaključivao. Avio-kompanije koje poseduju rezervni avion obično ga drže u glavnoj bazi i koriste ga u zavisnosti od svojih potreba. Da je tako, proističe i iz pitanja potencijalnog ponuđača koga je zanimalo da li rezervni avion može da bude stacioniran u susednoj državi u kojoj se nalazi njegova baza. U svakom slučaju i ne ulazeći u sastav flota pojedinih avio-kompanija, potpuno je jasno da je ovaj dodatni uslov najviše (ako ne i jedino) pogodovao ponuđaču „Er Srbija” a.d. Beograd, čija se baza i avioni nalaze u Srbiji.

Kada je reč o tehničkom kapacitetu, sporan je bio i zahtev u pogledu minimalnog broja putničkih sedišta (125). Smatramo da je u konkretnom slučaju on previsoko određen i da su na taj način iz postupka eliminisane kompanije koje poseduju avione sa manjim, ali dovoljnim brojem sedišta za potrebe obavljanja avio-prevoza na ovim linijama. Isto

---

<sup>6</sup> Konkursnom dokumentacijom je kao finansijski kapacitet od ponuđača zahtevano da je u prethodne tri godine (2015, 2016. i 2017. godine) zbirno ostvario poslovni prihod od tri milijarde dinara, te da u periodu od šest meseci pre objavljivanja poziva za podnošenje ponuda nije bio nelikvidan / u blokadi.

tako, može se reći da je i ovaj uslov odgovarao „Er Srbiji” u čijoj floti samo 5 od 20 aviona ima manje od 125 sedišta.<sup>7</sup>

Da je propisivanje jednog ovakvog uslova veoma osetljivo sa aspekta ograničenja konkurencije proizilazi i iz Smernica za tumačenje Uredbe (EZ) br. 1008/2008,<sup>8</sup> u kojima je navedeno *da bi zahteve u pogledu minimalnog kapaciteta aviona izraženog brojem sedišta trebalo uvoditi samo u izuzetnim slučajevima koji bi trebalo da budu opravdani s obzirom na okolnosti operacija i željene ciljeve u pogledu mobilnosti*. Naručilac, međutim, u konkretnom slučaju ni na koji način nije opravdao i obrazložio svoje potrebe u pogledu ovako visoko određenog minimalnog broja putničkih sedišta.

### **b) Kadrovski kapacitet**

Dodatnim uslovom kadrovskog kapaciteta od ponuđača je traženo da obezbede odgovarajuće ključno i ostalo osoblje. Kada je reč o ključnom osoblju, ponuđač je trebalo da dokaže da u radnom odnosu ima četiri osobe za održavanje aviona, 10 pilota i 15 članova kabinskog osoblja. Kada je reč o ostalom osoblju, ponuđač je trebalo da dokaže da ima radno angažovanih 15 osoba za rad u kontakt centru. Sve osoblje (izuzev pilota) moralo je između ostalog da govori srpski jezik, a ponuđač je za svakog člana osoblja morao da dostavi bezbednosnu proveru sa pozitivnim ishodom, koju je izdao MUP Republike Srbije u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju.

Smatramo da su ovakvi zahtevi sporni posebno u pogledu osoba za održavanje aviona. Naime, pored znanja srpskog jezika, od njih se zahtevalo da budu u radnom odnosu kod ponuđača, odnosno da sa njim imaju zaključen ugovor o radu, ugovor o privremenim i povremenim poslovima, ugovor o dopunskom radu ili ugovor o delu u skladu sa Zakonom o radu. To je praktično značilo da inostrani ponuđač nije mogao da koristi ni mehaničare iz svoje baze, a isto tako nije mogao da angažuje kompaniju za održavanje aviona koja posluje na teritoriji Srbije i koja ima zaposlene koji ispunjavaju kriterijume zahtevane konkursnom dokumentacijom (dozvola za rad, iskustvo i poznavanje srpskog jezika).<sup>9</sup> Dakle, da bi ispunio ovaj uslov, strani avio-prevoznik je najverovatnije morao da zaposli mehaničare iz Srbije. S obzirom na navedeno, i ovaj uslov je očigledno najviše odgovarao avio-prevozniku sa sedištem u Srbiji.

Isto tako, nejasno je zašto je naručilac tražio da zaposleni u kontakt centru moraju da prođu bezbednosnu proveru MUP-a Republike Srbije u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju. Zakonom jeste propisano da se za određena lica vrši bezbednosna provera u cilju utvrđivanja (ne)postojanja bezbednosne smetnje. Međutim, u Zakonu se nigde ne pominje da se bezbednosna provera vrši za zaposlene u kontakt centru, osim ako naručilac osoblje kontakt centra ne ubraja u lica koja imaju pristup

<sup>7</sup> [https://www.airserbia.com/footer\\_menu/kompanija/nasa-flota](https://www.airserbia.com/footer_menu/kompanija/nasa-flota)

<sup>8</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0617\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0617(01)&from=EN)

<sup>9</sup> <http://portal.ujn.gov.rs/Dokumenti/PitanjaIodgovoriKonkursna.aspx?idd=2294889&idp=2276950>

bezbednosno osetljivim informacijama od značaja za bezbednost u vazduhoplovstvu, što bi svakako bilo apsurdno.

Ovakav zahtev u pogledu osoblja kontakt centra je diskriminišući iz još jednog razloga. Naime, konkursnom dokumentacijom je makar za lica u kontakt centru bila predviđena mogućnost radnog angažovanja. To je značilo da ova lica nisu morala da budu u radnom odnosu kod ponuđača u skladu sa Zakonom o radu, nego je ponuđač mogao da koristi usluge već postojećih kol centara sa zaposlenima koji ispunjavaju tražene kriterijume. Nejasno je međutim kako bi zaposleni u kol centru u inostranstvu mogli da prođu bezbednosnu proveru MUP-a Republike Srbije, odnosno koliko bi vremena bilo potrebno ponuđaču da je pribavi i dostavi naručiocu?

## ***2. Rok za podnošenje ponuda i plaćanje izabranom ponuđaču***

Ovde dolazimo do možda ključnog razloga zbog kog smatramo da je u konkretnom slučaju ograničena konkurencija, te da je favorizovan ponuđač „Er Srbija”. Naime, Zakon o javnim nabavkama („Sl. glasnik RS” br. 124/12, 14/15 i 68/15; u daljem tekstu: ZJN) je propisivao minimalni rok od 30 dana za podnošenje ponuda u otvorenom postupku, ali isto tako i da rok za podnošenje ponuda mora biti primeren vremenu potrebnom za pripremu prihvatljive ponude. S tim u vezi, sve i da je neki od zainteresovanih avio-prevoznika pored „Er Srbije” hteo da učestvuje u predmetnom postupku javne nabavke, pitanje je da li bi imao dovoljno vremena da pripremi prihvatljivu ponudu, s obzirom da je rok za podnošenje ponuda iznosio samo **38 dana**, odnosno da je bio tek nešto duži od minimalnog roka propisanog zakonom. U tom roku je između ostalog trebalo prebaciti rezervni avion u Srbiju (ukoliko ga je ponuđač uopšte imao), obezbediti (i eventualno zaposliti u skladu sa Zakonom o radu) ključno osoblje koje ispunjava određene kriterijume, formirati kontakt centar od čak 15 osoba koje govore srpski jezik i imaju odgovarajuće iskustvo, pribaviti i dostaviti bezbednosnu proveru sa pozitivnim ishodom za svakog člana osoblja itd.

Jasno je da je navedene uslove bez problema i u navedenom roku mogla da ispuni jedino avio-kompanija sa sedištem i bazom na teritoriji Srbije, koja poseduje 2 aviona na teritoriji Srbije i koja već raspolaže osobljem koje ispunjava većinu navedenih kriterijuma. Za ostale avio-kompanije koje bi možda mogle da ispune ove uslove (a takvih nije mnogo), učešće u predmetnom postupku je bilo previše rizično, s obzirom na male šanse za uspeh. A rizik se nije ogledao samo u tome što bi možda prebacili avione, zaposlili ljude, pokrenuli kol centar i sl. a ne bi dobili ugovor: rizik je postojao i pogledu isplate subvencija za predmetne letove. Naime, konkursnom dokumentacijom je bilo predviđeno da će izabranom ponuđaču biti isplaćivano za svaku godinu do 600.000.000,00 dinara (2019, 2020. i 2021. godine), s tim da su sredstva obezbeđena samo za 2019. godinu, dok će realizacija za 2020. i 2021. godinu zavisiti od

obezbeđenja sredstava u budžetu za te godine. U suprotnom, ugovor će prestati da važi, a naručilac neće biti u obavezi da nadoknadi štetu zbog neispunjenih obaveza.

### **3. Finansiranje „Er Srbije” od strane države**

Način na koji je sprovedena predmetna javna nabavka i ugovor dodeljen „Er Srbiji” nemoguće je posmatrati izvan konteksta finansiranja ove avio-kompanije od strane države.

Naime, „Er Srbija” je akcionarsko društvo u kome je većinski vlasnik Vlada Republike Srbije (51%), a suvlasnik (sa 49%) „Etihad ervejz”, nacionalni avio-prevoznik Ujedinjenih Arapskih Emirata. Prema ugovoru o strateškom partnerstvu sa „Etihadom”, Srbija se obavezala da do kraja 2016. godine prestane sa bespovratnim ulaganjima u „Er Srbiju”. Međutim država je, i posle 2016. godine pronalazila različite načine za finansiranje nacionalnog avio-prevoznika pokrivajući tako njegove gubitke (npr. kroz Strategiju za razvoj turizma i sl.).

Imajući u vidu navedeno, a kako je predmetnim postupkom javne nabavke Ministarstvo kao naručilac očigledno favorizovalo „Er Srbiju”, jasno je da je u konkretnom slučaju reč o još jednom načinu koji država subvencioniša nacionalnu avio-kompaniju uprkos obavezi preuzetoj Ugovorom o strateškom partnerstvu. Ovde posebno brine činjenica da je država za ostvarenje tog cilja zloupotrebila javne nabavke.

### **4. Građanski nadzornik**

S obzirom na veliku procenjenu vrednost, u skladu sa tada važećim ZJN, predmetni postupak javne nabavke je trebalo da nadgleda građanski nadzornik koga imenuje Uprava za javne nabavke.

Građanski nadzor je predstavljao oblik obavezne civilne kontrole javnih nabavki čija procenjena vrednost prelazi milijardu dinara. Uprava za javne nabavke je građanskog nadzornika imenovala iz redova istaknutih stručnjaka u oblasti javnih nabavki ili oblasti koja je u vezi sa predmetom javne nabavke, a za nadzornika je moglo da bude imenovano i udruženje koje se bavi javnim nabavkama, sprečavanjem korupcije ili sukoba interesa. Građanski nadzornik nije imao pravo na naknadu za svoj rad. O sprovedenom nadzoru, građanski nadzornik je bio dužan da podnese izveštaj nadležnom odboru Narodne skupštine i Upravi za javne nabavke u roku od 20 dana od zaključenja ugovora, dok je u slučaju sumnje u zakonitost postupka o tome trebalo da obavesti nadležne organe i javnost. To je praktično značilo da je bio aktivno legitimisan i



da podnese zahtev za zaštitu prava u slučaju da uoči nepravilnosti u konkursnoj dokumentaciji, stručnoj oceni ponuda ili odluci o dodeli ugovora.

Odgovarajući na optužbe o nameštanju tendera, naručilac je kao jedan od argumenata u prilog tome da je postupak sproveden u skladu sa zakonom isticao upravo činjenicu da je imenovan građanski nadzornik. Ko je imenovan za građanskog nadzornika, međutim, do današnjeg dana nije objavljeno, kao što nije objavljena ni odluka o njegovom imenovanju. Isto tako na sajtu Uprave za javne nabavke nije objavljen izveštaj o sprovođenju predmetnog postupka. Iz svega navedenog proizilazi i više nego opravdana sumnja da u konkretnom slučaju građanski nadzornik zapravo nije ni imenovan, odnosno da je izbegnut obavezan nadzor civilnog sektora nad predmetnim postupkom, što još više dovodi u pitanje njegovu regularnost.

Navedeno ipak ne bi trebalo da čudi, budući da je država sve vreme primene ovog instituta nastojala da obesmisli njegovu ulogu. O tome je pisao i Centar za istraživačko novinarstvo Srbije (CINS), podsećajući između ostalog i na primer iz 2015. godine, kada je pred kraj zasedanja nadležnog skupštinskog odbora „udaljen” građanski nadzornik Dragan Dobrašinović koji je tada predstavljao izveštaj o prvoj fazi rekonstrukcije železničke stanice Prokop. Dok je ukazivao na načine na koje je naručilac kršio Zakon o javnim nabavkama, njemu je isključen mikrofon i oduzeta mu je reč, nakon čega je pozvano i obezbeđenje. Nezakonito postupanje naručioca u slučaju Prokopa kasnije je potvrdio Upravni sud, ali je ugovor u iznosu od oko 26 miliona evra i pored toga potpisan, a stanica je puštena u rad. Poruka države u ovom i sličnim primerima je bila vrlo jasna, što je pokazalo i izostavljanje nezavisne građanske kontrole javnih nabavki iz novog Zakona koji se primenjuje od 1. jula 2020. godine.

## IV ZAKLJUČAK

Član 76, stav 6 ZJN propisuje da naručilac određuje uslove za učešće u postupku tako da ti uslovi ne diskriminišu ponuđače i da su u logičkoj vezi sa predmetom javne nabavke. Isto tako, članom 10, stav 2 ZJN je određeno da naručilac ne može da ograniči konkurenciju, a posebno ne može onemogućavati bilo kojeg ponuđača da učestvuje u postupku javne nabavke korišćenjem diskriminatorских uslova. Na kraju, ZJN predviđa minimalni rok od 30 dana za podnošenje ponuda u otvorenom postupku, ali isto tako propisuje da rok za podnošenje ponuda mora biti primeren vremenu potrebnom za pripremu prihvatljive ponude.

Imajući sve to u vidu, sa velikom verovatnoćom možemo zaključiti da je predmetni postupak javne nabavke očigledan primer favorizovanja određenog ponuđača i povrede načela obezbeđivanja konkurencije iz člana 10 ZJN. Naručilac je dodatnim uslovima za učešće u postupku „krojenim po meri” nacionalnog avio-prevoznika i skoro minimalnim zakonskim rokom za podnošenje ponuda u velikoj meri otežao učešće drugim avio-prevoznicima. Potvrda toga je činjenica da je u predmetnom postupku javne nabavke i pored velike procenjene vrednosti (oko 15 miliona evra) učestvovao samo jedan ponuđač i to upravo „Er Srbija”, čija je ponuda na kraju u nedostatku bilo kakve konkurencije izabrana kao najpovoljnija.

Posebno zabrinjava činjenica da je država u konkretnom slučaju očigledno zloupotrebila postupak javne nabavke kao način davanja subvencija „Er Srbiji”, iako se Ugovorom o strateškom partnerstvu sa „Etihad ervezom” obavezala da će 2016. godine prestati sa bespovratnim ulaganjima u nacionalnu avio-kompaniju.

Ovakva zloupotreba javnih nabavki, ali i pojedini slučajevi u kojima je država „izbegla” primenu Zakona o javnim nabavkama iako je bila dužna da ga primeni (Moravski koridor,<sup>10</sup> izgradnja postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda u Beogradu<sup>11</sup> i sl.), zapravo su pokazatelj odnosa države prema jednom od najvažnijih antikorupcijskih zakona. Oni pokazuju da država selektivno, kada njoj odgovara i na način koji joj odgovara primenjuje jedan tako važan zakon, što je nedopustivo i izuzetno opasno. Pokazatelj toga je i nedavno usvajanje Zakona o posebnim postupcima radi realizacije projekata izgradnje i rekonstrukcije linijskih infrastrukturnih objekata od posebnog značaja za Republiku Srbiju, kojim je Vladi dato ovlašćenje da u slučaju velikih infrastrukturnih projekata može doneti odluku da se za ceo projekat ili njegove pojedine faze i aktivnosti uopšte ne primenjuje Zakon o javnim nabavkama, već da se na njih primenjuje poseban postupak za izbor strateškog partnera koji je uređen tim zakonom.

---

<sup>10</sup> <https://cpes.org.rs/izgradnja-deonice-auto-puta-pojate-preljina-moravski-koridor-2019/>

<sup>11</sup> <https://cpes.org.rs/izgradnja-postrojenja-za-sakupljanje-i-preciscavanje-otpadnih-voda-beograd-2020/>

Takvo ponašanje države između ostalog je omogućeno izostankom i obesmišljavanjem nezavisne civilne kontrole javnih nabavki. To pokazuje i konkretan slučaj u kome je očigledno izostala obavezna građanska kontrola postupka, što pojačava sumnju u regularnost predmetnog postupka a pokazuje i odnos države prema važnoj ulozi institucija građanskog društva u kontroli trošenja novca građana.