

Številka: 018-078/2025-7

Datum: 21. 8. 2025

SKLEP

Državna revizijska komisija za revizijo postopkov oddaje javnih naročil (v nadaljevanju: Državna revizijska komisija) je na podlagi 39. in 70. člena Zakona o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (Uradni list RS, št. 43/2011 s sprem.; v nadaljevanju: ZPVPJN) v povezavi s prvim in drugim odstavkom 54. člena Zakona o nekaterih koncesijskih pogodbah (Uradni list RS, št. 9/2019; v nadaljevanju: ZNKP) v senatu Marka Medveda kot predsednika senata, dr. Mateje Škabar kot članice senata in Sama Červeka kot člana senata v postopku pravnega varstva pri podelitvi »*Koncesije za izvajanje storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase z avtocest (AC) in hitrih cest (HC) - 9 sklopov*« in na podlagi zahtevka za revizijo, ki ga je vložil vlagatelj Asistenca Žičkar, d. o. o., Črešnjice pri Cerkljah (v nadaljevanju: vlagatelj) zoper ravnanje koncedenta DARS, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d., Celje (v nadaljevanju: koncedent), 21. 8. 2025

odločila:

1. Zahtevku za revizijo se ugodi in se v celoti razveljavi postopek podelitve »*Koncesije za izvajanje storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase z avtocest (AC) in hitrih cest (HC) - 9 sklopov*« (objava obvestila o koncesiji 6. 5. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01, in 6. 5. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 290638-2025).
2. Koncedent je dolžan vlagatelju povrniti stroške v višini 2.666,67 eurov v 15 dneh po vročitvi tega sklepa, po izteku tega roka pa z zakonskimi zamudnimi obrestmi do plačila. Višja stroškovna zahteva se zavrne.

Obrazložitev:

Vlagatelj je v postopku podelitve koncesije (objava obvestila o koncesiji 6. 5. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01, in 6. 5. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 290638-2025) 30. 6. 2025 ob 9.42 na portalu eRevizija, kar je pred potekom roka za predložitev ponudb (30. 6. 2025 do 10. ure; točka B.6 obvestila o koncesiji), vložil zahtevek za revizijo z dne 27. 6. 2025, ki mu je predložil tudi potrdilo o plačilu

takse, in predlagal razveljavitev posameznih zahtev iz koncesijske dokumentacije oziroma celotne koncesijske dokumentacije, uveljavljal pa je tudi povrnitev stroškov. Vlagatelj je uveljavljal, da je koncedent nezakonito določil pogoj za razpolaganje s prostorom za hrambo pogašenih vozil na električni pogon ter merili štirikolesni pogon mobilne delavnice in izkušnje gospodarskega subjekta pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil z javnih cest.

Koncedent je z dokumentom »*Odločitev*« št. 313/2025-105/2025-rev z dne 9. 7. 2025, ki ga je vložil 9. 7. 2025 na portalu eRevizija, zahtevek za revizijo in zahtevo za povrnitev stroškov zavrnil. Koncedent je najprej izpostavil, da vložitev zahtevka za revizijo predstavlja zlorabo pravice do pravnega varstva, saj vlagatelj zaradi blokade TRR ne izpolnjuje pogoja za priznanje sposobnosti iz točke 3.2b) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije), tega pogoja pa v zahtevku za revizijo ni ne omenil ne izpodbijal. Koncedent je tudi navedel, da vlagatelj »*ni nastopal v svojem imenu in za svoj interes*«, pri čemer je opozoril, da je takso plačal drug gospodarski subjekt. Koncedent je tako utemeljeval, da je vlagatelj vložil zahtevek za revizijo z namenom škodovanja koncedentu, zavlačevanja postopka podelitve koncesije in zasledovanja interesov plačnika takse. Koncedent je poleg tega ugotovil, da vlagatelju ni mogoče priznati aktivne legitimacije, saj ni izpolnjena predpostavka nastanka škode, sicer pa je obravnaval tudi očitke po vsebini in pojasnil, zakaj niso utemeljeni.

Koncedent je 11. 7. 2025 prek portala eRevizija Državni revizijski komisiji posredoval zahtevek za revizijo in dokumentacijo, 29. 7. 2025 pa še dokumentacijo, na katero ga je pozvala Državna revizijska komisija z dopisom št. 018-078/2025-4 z dne 28. 7. 2025.

Državna revizijska komisija do sprejema odločitve o zahtevku za revizijo (kar toliko bolj pomeni, da niti v roku treh delovnih dni od vlagateljevega prejema dokumenta »*Odločitev*« št. 313/2025-105/2025-rev z dne 9. 7. 2025; gl. prvo poved iz šestega odstavka 29. člena ZPVPJN) ni ugotovila, da bi bila na portalu eRevizija vložena morebitna vlagateljeva opredelitev do navedb iz odločitve o zahtevku za revizijo.

Po pregledu posredovane dokumentacije in dosjeja podelitve koncesije ter preučitvi zadeve in navedb vlagatelja in koncedenta je Državna revizijska komisija na podlagi razlogov, navedenih v nadaljevanju, odločila, kot izhaja iz izreka tega sklepa.

Vlagatelj je pred potekom roka za prejem ponudb vložil zahtevek za revizijo in uveljavljal kršitve v zvezi z določitvijo enega izmed pogojev za priznanje sposobnosti in dveh meril. Koncedent je očitke sicer zavrnil, vendar je pred tem uveljavljal postopkovni (procesni) razlog, ki bi zahteval, da se zahtevek za revizijo zavrže, saj je navedel, da vlagatelj ne more izkazati aktivne legitimacije v elementu škode. Koncedent je tudi navedel, da vlagatelj zlorablja pravico do pravnega varstva.

Državna revizijska komisija ni mogla slediti koncedentu, da bi bilo treba zavreči zahtevek za revizijo zaradi neizpolnjevanja vseh postopkovnih (procesnih) predpostavk.

Koncedent (upoštevajoč drugi odstavek 54. člena ZNKP) po prejemu zahtevka za revizijo skladno s prvim odstavkom 26. člena ZPVPJN preveri (postopkovne, procesne) pogoje, ki so naštet v petih alineah. Enako opravilo v enakih mejah (pri čemer Državna revizijska komisija tudi preveri, ali je bil zahtevek za revizijo vложен pri koncedentu) mora izvesti Državna revizijska komisija (prvi odstavek 31. člena ZPVPJN). Če zahtevek za revizijo izpolnjuje te pogoje, tako koncedent (na podlagi drugega odstavka 26. člena ZPVPJN) kot Državna revizijska komisija (na podlagi drugega odstavka 31. člena ZPVPJN) sprejmeta zahtevek za revizijo v (vsebinsko, meritorno) obravnavo.

V zadevi ni sporno, da je vlagatelj vložil zahtevek za revizijo še pred potekom roka za predložitev ponudb, ko mu za priznanje aktivne legitimacije v smislu prve alineje prvega odstavka 14. člena ZPVPJN v povezavi z drugim odstavkom 54. člena ZNKP ni bilo treba predložiti še ponudbe, kar tudi pomeni, da se v tej fazi postopka še ne ugotavlja, ali ima vlagatelj sposobnost, kot jo je določil koncedent, poleg tega v zvezi z domnevnim neizpolnjevanjem pogoja za priznanje sposobnosti o neblokiranih TRR koncedent tudi še ni sprejel nobene odločitve (take sicer tudi ni mogel, saj še ne razpolaga z vlagateljevo ponudbo), v zvezi s katero bi vlagatelj izčrpal pravno varstvo po ZPVPJN, ki bi se zanj zaključilo neuspešno. Dejstvo, da vlagatelj ni izpodbijal tudi pogoja za priznanje sposobnosti o neblokiranih TRR, ki naj ga po koncedentovem stališču ne bi izpolnjeval, za priznanje aktivne legitimacije po prvi alineji prvega odstavka 14. člena ZPVPJN v povezavi z drugim odstavkom 54. člena ZNKP tako ni ključno. Vlagatelj ob zatrjevanju, da se podelitev koncesije nanaša na izvajanje storitev, ki jih izvaja zaradi svoje dejavnosti (čemur koncedent ne nasprotuje), pri čemer nadaljuje, da sta eden izmed pogojev za priznanje sposobnosti in dve merili določeni v nasprotju z ZNKP, zaradi česar je poseženo v njegov položaj za pridobitev koncesije, zadošča za ugotovitev, da sta izpolnjena oba elementa aktivne legitimacije po prvi alineji prvega odstavka 14. člena ZPVPJN v povezavi z drugim odstavkom 54. člena. Pogoj iz tretje alineje prvega odstavka 31. člena ZPVPJN, ki je enak tistemu iz tretje alineje prvega odstavka 26. člena ZPVPJN, je tako izpolnjen.

Podanega zaključka ne spremeni koncedentovo opozarjanje, da naj bi vlagatelj z vložitvijo zahtevka za revizijo zasledoval interese druge osebe (tiste, ki mu je plačala takso), ta druga oseba pa naj bi imela interes, da se postopek podelitve koncesije čim bolj zavleče, saj ji 13. 5. 2026 izteče petletna prepoved sodelovanja v postopku za podelitev koncesije zaradi odstopa od pogodbe (gl. šesto alinejo petega odstavka 7. člena Zakona o cestah, Uradni list RS, št. 132/2022 s sprem.; v nadaljevanju: ZCes-2). Državna revizijska komisija je v prejšnjem odstavku obrazložitve tega sklepa namreč že pojasnila, v katerem obsegu se ugotavlja aktivna legitimacija pri vlagatelju, pri čemer je treba dodati, da vlagatelju tudi nič ne preprečuje, da bi se povezal s to drugo osebo za pridobitev koncesije in bi skupaj z njo predložil ponudbo ne glede na to, da naj ta druga oseba ne bi izpolnjevala pogoja iz šeste alineje petega odstavka 7. člena ZCes-2, saj, če je ta pogoj po vsebini le način implementacije razloga za izključitev iz šeste alineje šestega odstavka 45. člena ZNKP, se gospodarski subjekt lahko v zvezi s tem razlogom za izključitev sklicuje na popravni mehanizem (osmi odstavek 45. člena ZNKP).

Tudi ni ključno, da takse ni plačal vlagatelj, temveč druga oseba, saj ne le, da v ZPVPJN ni kakšne posebne določbe, ki bi takemu ravnanju pripisovalo kakšno negativno pravno posledico, niti ni sporno, da je vlagatelj, kot to zahteva 8. točka prvega odstavka 15. člena ZPVPJN, k zahtevku za revizijo predložil dokazilo o plačilu takse v znesku, kot ga določa druga alineja prvega odstavka 71. člena ZPVPJN v povezavi z drugim in tretjim odstavkom 54. člena ZNKP, pri čemer je iz tega dokazila glede na besedilo »*Plačilo takse za vlagatelja Asistenca Žičkar d.o.o. JN003227/2025*« tudi razvidno, da je plačani znesek namenjen ravno uveljavljanju vlagateljevega pravnega varstva po ZPVPJN v zvezi s postopkom podelitve te koncesije. Druge obvezne sestavine zahtevka za revizijo iz prvega in drugega odstavka 15. člena ZPVPJN so razvidne iz zahtevka za revizijo. Pogoj iz druge alineje prvega odstavka 31. člena ZPVPJN, ki je enak tistemu iz druge alineje prvega odstavka 26. člena ZPVPJN, je tako izpolnjen. Pogoj, da zahtevek za revizijo vsebuje vse obvezne sestavine iz 15. člena ZPVPJN, kljub problematiki plačnika takse sicer ne nasprotuje niti koncedent.

Ker je bilo 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil (št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06) in v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije (št. objave 384355-2025) objavljeno obvestilo o koncesiji – popravek, pri čemer iz točk B.2 in P.1 izhaja, da je koncedent spremenil koncesijsko dokumentacijo, vlagatelj pa je zahtevek za revizijo vložil na portalu eRevizija 30. 6. 2025, kar je [ob upoštevanju, da je bila sreda, 25. 6. 2025, zaradi praznika (dan državnosti) dela prost dan

(šesta alineja prvega odstavka 1. člena v povezavi z drugim odstavkom 1. člena Zakona o praznikih in dela prostih dnevih v Republiki Sloveniji (Uradni list RS/I, št. 26/91 s sprem.)) glede na pravila o številu rokov [peti odstavek 1. člena ZPVPJN in drugi odstavek 111. člena Zakona o pravnem postopku (Uradni list RS, št. 26/99 s sprem.) v povezavi s prvim odstavkom 13. člena ZPVPJN] deseti delovni dan, ki se začne šteti s 14. 6. 2025. Vlagatelj je prek portala eRevizija zahtevek za revizijo vložil pred koncedentom torej pravočasno, saj je treba upoštevati rok iz druge (ne pa prve) povedi iz prvega odstavka 25. člena ZPVPJN. Zato je izpolnjen tudi pogoj iz prve alineje prvega odstavka 31. člena ZPVPJN, ki je (ob upoštevanju, da koncedent prvi obravnava zahtevek za revizijo v predrevizijskem postopku; gl. prvo alinejo 2. člena ZPVPJN) enak tistemu iz prve alineje prvega odstavka 26. člena ZPVPJN.

Zahtevek za revizijo, ki ga je vložil vlagatelj, je glede na podatke s portala eRevizija edini vložen zahtevek za revizijo, pri čemer je bil koncedent tudi opozorjen na kršitve (vprašanja, oddana 22. 5. 2025 ob 8.20, 26. 5. 2025 ob 8.25 in 26. 5. 2025 ob 8.26), zaradi česar niso podane omejitve iz 16. člena ZPVPJN. S tem je izpolnjen tudi pogoj iz četrte alineje prvega odstavka 31. člena ZPVPJN, ki je enak tistemu iz četrte alineje prvega odstavka 26. člena ZPVPJN.

Ne ZNKP ne ZPVPJN ne določata omejitev za vložitev zahtevka za revizijo zoper izpodbijani pogoj za priznanje sposobnosti in izpodbijani merili, zato je zahtevek za revizijo tudi dopusten. S tem je izpolnjen tudi pogoj iz pete alineje prvega odstavka 31. člena ZPVPJN, ki je enak tistemu iz pete alineje prvega odstavka 26. člena ZPVPJN.

Državna revizijska komisija je tako ugotovila, da so izpolnjeni vsi (postopkovni, procesni) pogoji iz prvega odstavka 31. člena ZPVPJN (ki so enaki tistim iz prvega odstavka 26. člena ZPVPJN), zato je zahtevek za revizijo sprejela v (vsebinsko, meritorno) obravnavo (drugi odstavek 31. člena ZPVPJN).

Vlagatelj je vložil zahtevek za revizijo na način, kot ga določa prva poved iz prvega odstavka 24. člena ZPVPJN, in v roku, kot ga določa druga poved iz prvega odstavka 25. člena ZPVPJN v povezavi z drugim odstavkom 54. člena ZNKP, poleg tega je zahtevek za revizijo obrazložen, vlagatelj pa z njim očita kršitve, ki imajo neposredno zvezo s podelitvijo koncesije, nanje je bil koncedent opozorjen že na portalu javnih naročil (tretji odstavek 16. člena ZPVPJN), v nasprotju s stališčem koncedenta niti ni očitno, da je neutemeljen ali da bi lahko vsak razumni posameznik štel njegovo vložitev kot brez vseh možnosti za uspeh (prim. argumente Ustavnega sodišča Republike Slovenije v zvezi z zlorabo pravice pri vložitvi ustavne pritožbe, npr. Up-448/12-11 z dne 21. 6. 2012), zato se Državna revizijska komisija ne strinja s koncedentom, da je vlagatelju mogoče očitati zlorabo pravice do pravnega varstva, ki jo ima po ZPVPJN. Državna revizijska komisija zato vlagatelju tudi ni izrekla denarne kazni, ki je edina pravna posledica, ki je določena v drugem odstavku 21. člena ZPVPJN za primer ugotovitve zlorabe pravice do pravnega varstva.

Čeprav je vlagatelj vložil zahtevek za revizijo tik pred potekom roka, kot je bil določen za predložitev ponudb, je treba upoštevati, da ima vlagatelj pravico, da v polnosti izkoristi rok, ki ga določa ZPVPJN za vložitev zahtevka za revizijo. Ker zahtevek za revizijo nima suspenzivnega učinka (prvi odstavek 17. člena ZPVPJN), koncedent lahko nadaljuje postopek podelitve koncesije, pri čemer ne sme opraviti le nekaterih ravnanj (npr. skleniti pogodbe). ZPVPJN tako koncedentu omogoča, da kljub vloženemu zahtevku za revizijo tudi odpre ponudbe (kar je koncedent tudi storil 1. 7. 2025 ob 12.30; gl. zapisnik odpiranja ponudb št. 313/2025-000105/2025 z dne 1. 7. 2025), zato vložitev zahtevka za revizijo v zakonsko določenem roku in na način, kot ga določa ZPVPJN, ne more že pomeniti zlorabe pravice do pravnega varstva po ZPVPJN. Državna revizijska komisija še pripominja, da bi bil cilj pravnega varstva po ZPVPJN sicer dosežen tudi, če bi se ob obravnavi zahtevka za revizijo ugotovilo, da je koncedent storil očitane kršitve ZNKP, saj bi moral nezakonita ravnanja uskladiti z ZNKP, morebitne težave zaradi razkritja

ponudb pa pripisati sebi, saj je bil na očitane kršitve že opozorjen (gl. tretji odstavek 16. člena ZPVPJN in vprašanja, oddana 22. 5. 2025 ob 8.20, 26. 5. 2025 ob 8.25 in 26. 5. 2025 ob 8.26). Državna revizijska komisija dodaja, da bi ob ugotovitvi, da zahtevek za revizijo ni utemeljen, to, da je koncedent že odprl ponudbe in s tem razkril ponudbe, ne bi imelo vplivov na zadevo, koncedent pa lahko med potekom predrevizijskega in revizijskega postopka pregleduje in ocenjuje ponudbe (prvi odstavek 17. člena ZPVPJN). Iz prvega odstavka 17. člena ZPVPJN je namreč razvidno, da so v primeru vložitve zahtevka za revizijo zadržana le ravnanja koncedenta, ki imajo lahko učinek v zunanji sferi, ne pa tudi ravnanja koncedenta, ki so zgolj internega značaja. Zato se ni mogoče strinjati s koncedentom, da »revizijski postopek bo zaustavil postopek podelitve koncesije«, saj je zaradi vloženega zahtevka za revizijo koncedent onemogočen le v nekaterih ravnanjih, pa še glede teh lahko ob izpolnjenih zakonskih pogojih (gl. 20. člen ZPVPJN) doseže drugačen učinek.

Državna revizijska komisija je najprej obravnavala vlagateljeve navedbe, ki se nanašajo na pogoj za priznanje sposobnosti iz točke 3.2 h5) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) (besedilo, kot je razvidno iz dodatka št. 5, objavljenega 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06, in 13. 6. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 384355-2025):

»Ponudnik mora razpolagati tudi s sledečimi kapacitetami:

[...]

h5) prostor za hrambo pogašenih vozil na električni pogon, kot je določeno v preglednici 3.2 v točki 8.«

[...]

Preglednica 3.2

[...]

8. Prostor za hrambo pogašenih vozil na električni pogon – ograjen prostor, kjer je v razdalji 5 m od skrajne točke vozila prazen prostor

Dokazilo:

- *podpisana izjava »Izjava – prostor za hrambo pogašenih vozil na električni pogon« iz poglavja 6 - Sposobnost*

[...]«

Koncedent je v poglavju 6 koncesijske dokumentacije določil obrazec »Izjave – prostor za hrambo pogašenih vozil na električni pogon«, ki ga ponudniki glede na navodilo iz 3. podtočke 11. točke *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) predložijo izpolnjenega in podpisanega. Izjava iz tega obrazca se glasi:

»Izjavljamo, da bomo imeli ves čas trajanja koncesijske pogodbe na voljo prostor za hrambo pogašenih vozil na električni pogon – ograjen prostor, kjer je v razdalji 5 m od skrajne točke vozila prazen prostor.«

Koncedent je v zvezi s tem pogojem na portalu javnih naročil zagotovil tudi objavo posameznih odgovorov na vprašanja gospodarskih subjektov, s čimer jim je posredoval dodatne informacije, ki so postale del koncesijske dokumentacije (tretja poved iz prvega odstavka 42. člena ZNKP).

Vlagatelj je navedel, da:

- je ta pogoj v nasprotju s 46. členom ZNKP ter načeli iz 6., 7. in 8. člena ZNKP, saj v obstoječi vsebini nesorazmerno in nedopustno omejuje konkurenco, neupravičeno in neutemeljeno

zožuje krog potencialnih ponudnikov, »ustreza vnaprej znanemu ponudniku« ter »ne temelji in nima podlage v nobenem zakonskem ali podzakonskem predpisu«,

- pravila stroke glede hrambe poškodovanih električnih vozil niso ne zakonsko ne podzakonsko urejena, čeprav obstajajo priporočila in standardi, ki temeljijo na mednarodnih smernicah in izkušnjah, predvsem zaradi posebnih nevarnosti, ki jih predstavljajo »baterije z električnim pogonom (npr. litij-ionske baterije)«,
- je zahteva za ograjen prostor s pet metri praznega prostora glede na strokovne standarde preozka in nepopolna, saj ne upošteva drugih varnostnih zahtev in priporočil, čeprav za tako omejitev ne obstaja nobena pravna in tehnična podlaga, koncedent pa vnaprej neutemeljeno izključuje druge, veliko bolj ustrezne rešitve, ki so skladne z varnostnimi standardi in prakso (ograjeni in nadzorovani prostori, prezračevani notranji prostori, mobilni kontejnerji z varnostnimi sistemi, varnostni protokoli in nadzor),
- v določenih okoliščinah, zlasti ob obstoju tveganja iztekanja nevarnih snovi iz poškodovanih baterij, bi lahko bila zahtevana oblika hrambe celo neustrezna, še posebej ob odsotnosti upoštevanja okoljskih vidikov,
- koncedent bi moral pri določanju »pogojev za izvajanje dejavnosti hrambe pogašenih vozil na električni pogon posebno pozornost nameniti izbiri ustrezne lokacije ter zagotoviti, da je prostor za hrambo tez vozil ustrezno opremljen in so zaposleni ustrezno usposobljeni za ravnanje z električnimi vozili, še posebej pa z njihovimi baterijami«,
- pogoj ni povezan s predmetom koncesije, saj predmet koncesije ni hramba pogašenih vozil na električni pogon, hkrati pa koncedent takega pogoja ne zahteva za vozila z motorji na notranje izgorevanje,
- izvajalci avtovleke praviloma niso ne specializirani ne opremljeni za dolgotrajno ali posebej prilagojeno hrambo pogašenih vozil na električni pogon,
- če bi koncedent dejansko želel zagotoviti varnost in preprečiti škodne posledice v zvezi s hrambo pogašenih vozil na električni pogon, ki kot sprejemljive dopustil tudi druge strokovno priznane rešitve hrambe, ki po pravilih stroke enakovredno ali celo bolj učinkovito zagotavljajo varnost,
- koncesijska dokumentacija ne predvideva nobenega plačila za storitve hrambe, kar pomeni, da koncedent z njimi niti ne računa kot s koncesijsko obveznostjo.

Koncedent je navedel, da:

- je pogoj zakonit, sorazmeren, v povezavi s predmetom podelitve koncesije in objektivno opravičljiv glede na zahtevnost predmeta podelitve koncesije, kot je pojasnil v odgovoru št. 33, pa tudi skladen s pravili stroke,
- so vlagateljeve navedbe nasprotujoče, saj je po eni strani navajal, da pogoj ne temelji na zakonu ali podzakonskem aktu, po drugi strani pa je navedel, da pravila stroke glede hrambe električnih vozil v Sloveniji niso ne zakonsko ne podzakonsko urejena, temveč obstajajo le smernice,
- ni mogel kršiti nobenega predpisa, če predpisi ne obstajajo,
- so nasprotujoče tudi navedbe o skladnosti s pravili stroke, pri čemer vlagatelj rešitev, kot jo je določil koncedent, predstavlja kot enega od dopustnih načinov hrambe električnih vozil, vse druge rešitve, ki jih je navedel vlagatelj, pa so strožje, še bolj omejujoče za gospodarske subjekte in glede na predmet koncesije tudi nepotrebne,
- bi določitev strožjih pogojev za prostor za hrambo pogašenih električnih vozil pomenila odstop od predmeta koncesije,
- je treba upoštevati peti odstavek 6. člena ZCes-2 in drugi odstavek 7. člena ZCes-2, skladno s katerima mora izvajalec odvoza pogašeno električno vozilo odpeljati na svoje parkirišče, kar pomeni, da je že zakonsko urejeno, da izvajalec mora imeti parkirišče,
- je pogoj za prazen petmetrski prostor okoli vozila najmanj obremenjujoč in ne omejuje konkurence,

- čeprav je verjetnost primera v tem trenutku nizka, se med trajanjem koncesije pričakuje strma porast števila električnih tovornih vozil,
- je ukrep hrambe pogašenega električnega vozila začasne narave in je namenjen temu, da izvajalec odvoza izpolni svojo temeljno obveznost po ZCes-2 in brez odlašanja odstrani oviro z avtoceste oziroma hitre ceste, ne pa, da bo zavračal odvoz oziroma ga zavlačeval zaradi iskanja primerne prostora za odvoz električnih vozil,
- je s tem pogojem preprečil ponavljanje obstoječih položajev, ko ga izvajalci odvoza kličejo za lokacijo odvoza pogašenih električnih vozil,
- je hramba pogašenega električnega vozila predvidena le za kratek čas (do prenehanja nevarnosti ponovnega vžiga baterije) in kot podaljšek storitve odvoza pogašenega vozila, pri čemer je hramba vozila tudi posebna postavka v ceniku storitev, ki jo je izvajalec odvoza upravičen zaračunati uporabniku,
- je zahtevo oblikoval kot najnižji skupni imenovalac varnosti, preglednosti in izvedljivosti, s čimer zagotavlja enakopravno obravnavo ponudnikov, pri čemer je izbrana rešitev z zunanjim ograjenim prostorom, saj je tehnično jasna, lahko izvedljiva in preverljiva, brez potrebe za kompleksnih tehničnih analizah drugih, težje primerljivih rešitvah,
- bi višje zahteve glede prostora za hrambo pogašenih električnih vozil prekoračile namen izvajanja koncesije in toliko bolj omejevale konkurenco,
- zaradi večje možnosti ponovnega vžiga ni mogoče enačiti pogašenih vozil na električni pogon in pogon z notranjim izgorevanjem,
- je vlagatelj nekonkretizirano in pavšalno navajal, da je pripravil pogoj z namenom omejevanja konkurence in ustvarjanja neupravičene prednosti vnaprej znanemu ponudniku,
- je z oblikovanjem pogoja zasledoval legitimen cilj, tj. zagotovitev varnega, preverljivega in transparentnega ravnanja z električnimi vozili po gašenju,
- prostor za shranjevanje pogašenih električnih vozil kot zunanji ograjeni prostor z vgrajenim pasom pet metrov praznega prostora od skrajnega dela vozila omogoča fizično izolacijo pogašenega vozila od drugih objektov, ljudi in infrastrukture, boljši nadzor nad ponovnim sprožanjem nevarnosti, hitro posredovanje gasilskih enot v primeru ponovnega vžiga, naravno zračenje in odvajanje plinov, kar je v zaprtih prostorih oteženo, pa tudi enostavnejše preverjanje pogoja (vizualno, prostorsko, brez dodatnih certifikatov ali kompleksne presoje opreme),
- ta pogoj temelji na uresničevanju ciljev varovanja zdravja, okolja in premoženja, izhaja pa iz realnih potreb koncedenta, do uresničitve katerih pride v praksi.

Koncedent skladno s točko c prvega odstavka 46. člena ZNKP določi objektivna pravila in pogoje za sodelovanje, ki se lahko nanašajo na tehnično in strokovno sposobnost. Kot zahtevo za sodelovanje lahko koncedent gospodarskim subjektom naloži le pogoje iz 46. člena ZNKP (prva poved iz drugega odstavka 46. člena ZNKP). Koncedent v postopek izbire koncesionarja vključi le tiste zahteve, ki so potrebne za zagotovitev, da ima ponudnik ustrezne, med drugim, tehnične in strokovne sposobnosti za izvajanje koncesije, ki se podeljuje (druga poved iz drugega odstavka 46. člena ZNKP). Vse zahteve morajo biti povezane in sorazmerne s predmetom koncesije (tretja poved iz drugega odstavka 46. člena ZNKP). Glede tehnične in strokovne sposobnosti lahko koncedent določi zahteve, s katerimi zagotovi, da imajo gospodarski subjekti potrebne človeške in tehnične vire ter izkušnje za izvajanje koncesije v skladu z ustreznim standardom kakovosti (prva poved iz sedmega odstavka 46. člena ZNKP). Koncedent skladno z osmim odstavkom 46. člena ZNKP, med drugim, v obvestilu o koncesiji navede zahtevane pogoje za sodelovanje, ki so lahko izraženi kot najnižja stopnja usposobljenosti, vključno z ustreznimi dokazili. Koncedent lahko zahteva potrdila, izjave in druga dokazila iz 47. člena ZNKP kot dokaz izpolnjevanja pogojev za sodelovanje v skladu s 46. členom ZNKP (prvi odstavek 47. člena ZNKP). Koncedent preveri pogoje za sodelovanje v zvezi s strokovno in tehnično sposobnostjo ponudnikov na podlagi njihovih izjav in navedb, ki jih morajo priložiti kot dokazila v skladu z zahtevami iz obvestila o koncesiji (peti odstavek 47. člena ZNKP).

Koncedent je za ugotovitev pogojev za sodelovanje v točki C.2.9.1 obvestila o koncesiji (točka »Pogoji za sodelovanje«) napotil na »razpisno dokumentacijo«, torej koncesijsko dokumentacijo. Koncedent je kot enega izmed pogojev za sodelovanje, ki se nanaša na tehnično sposobnost v smislu točke c prvega odstavka 46. člena ZNKP, določil, da ponudnik razpolaga tudi s »prostorom za hrambo pogašenih vozil na električni pogon – ograjen prostor, kjer je v razdalji 5 m od skrajne točke vozila prazen prostor« [točka 3.2 h5) Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe (poglavje 1 koncesijske dokumentacije)].

Predmet podelitve koncesije je izvajanje storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase z avtocest in hitrih cest. Državna revizijska komisija ob upoštevanju tega, da se vlagatelj ni opredelil do koncedentovih navedb v odločitvi o zahtevku za revizijo, da bi nasprotoval posameznim stališčem koncedenta, in upošteva, da je splošno znano dejstvo, da je požar dogodek, ki zaradi svojega delovanja lahko negativno vpliva na lastnosti in stanje vozila, nima razlogov, da ne bi sprejela koncedentovega stališča, da se »kot poškodovano ali pokvarjeno vozilo šteje tudi vozilo, ki je bilo v požaru in kasneje pogašeno«. Kot poškodovano ali pokvarjeno vozilo v smislu pojma iz predmeta podelitve koncesije je zato treba obravnavati tudi električno vozilo nad 3.500 kg največje dovoljene mase, ki »je bilo v požaru in kasneje pogašeno«. Državna revizijska komisija tudi ob upoštevanju dejanskih razmer na tržišču, ki so splošno znano dejstvo, ter politik in pravnih predpisov Evropske unije, povezanih z okoljem in transportom, ki jim mora slediti tudi država, sprejema tudi koncedentovo opozarjanje, da se že sedaj vozijo vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase, ki imajo pogon na električni pogon, in da je mogoče pričakovati, da jih bo med izvajanjem koncesije še več. Tako je mogoče zaključiti, da bo moral izvajalec koncesije med njenim izvajanjem poskrbeti tudi za odstranjevanje električnih vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase s cest, v zvezi s katerimi bo izvajal storitve po koncesijski pogodbi. Ker iz vlagateljevih navedb ne izhaja zanikanje, temveč izpostavljanje nevarnosti zaradi (npr. litij-ionskih) baterij pri električnem pogonu, Državna revizijska komisija nima razlogov, da ne bi sprejela koncedentovega opozorila na možnost ponovnega vžiga takih baterij in potrebo po še določenih ukrepih. Četudi bi se lahko potrdilo vlagateljevo stališče, da ne obstajajo nobeni predpisi, ki bi urejali hrambo električnih vozil, to, dokler bi bilo koncedentovo ravnanje v mejah ZNKP, koncedentu ne preprečuje, da določi kakšen pogoj v smislu tehnične sposobnosti iz točke c prvega odstavka 46. člena ZNKP tudi v zvezi z delom predmeta koncesije, ki se nanaša na odstranjevanje električnih vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase s cest, v zvezi s katerimi bo koncesionar izvajal storitve po koncesijski pogodbi. Tak pogoj, ki bi se nanašal tudi na električna vozila, bi bil namreč v povezavi s predmetom koncesije in torej bi koncedent v tem smislu ravnal v skladu s tretjo povedjo iz drugega odstavka 46. člena ZNKP, ki zahteva, da vse zahteve morajo biti povezane s predmetom koncesije. Odprto pa bi lahko še vedno bilo vprašanje, ali je taka zahteva (torej pogoj) glede na tretjo poved iz drugega odstavka 49. člena ZNKP tudi sorazmerna.

Državna revizijska komisija ugotavlja, da je koncedent v poglavju 2 koncesijske dokumentacije (besedilo, kot je razvidno iz poglavja 2, objavljenega 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06, in 13. 6. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 384355-2025), junij 2025, v drugem odstavku zapisal: »Koncesionar mora odstranitev poškodovanega ali pokvarjenega vozila opraviti v skladu z zakonom, ki ureja pravila cestnega prometa, in sicer vozilo odpelje do ustreznega kraja, ki ga koncesionar določi v dogovoru z voznikom oziroma lastnikom ali imetnikom pravice uporabe vozila. Dogovor, ki ga s podpisom potrdijo koncesionar in voznik oziroma lastnik ali imetnik pravice uporabe vozila, zaznamuje pooblaščenca oseba koncedenta na posebnem obrazcu. Če do dogovora z voznikom oziroma lastnikom ali imetnikom pravice uporabe vozila ne pride, koncesionar vozilo odpelje do njegovega najbližjega varovanega parkirišča, za katerega je predhodno že pridobil pisno soglasje koncedenta. Če do dogovora ne pride, je treba to na obrazcu tudi obrazložiti in potrditi s

podpisom.« To besedilo je koncedent prevzel iz devetega odstavka 7. člena ZCes-2, na kar je tudi pravilno opozoril v odločitvi o zahtevku za revizijo.

Čeprav se Državna revizijska komisija strinja s koncedentom, ki je v odločitvi o zahtevku za revizijo navedel, da že ZCes-2 zahteva, da gospodarski subjekt razpolaga s parkiriščem, pa ni mogoče spregledati, da ta zakonska določba izrecno ne ureja vprašanja načina dopustne hrambe električnega vozila, ki je bilo v požaru in kasneje pogašeno. Čeprav ta zakonska določba zahteva razpolaganje s parkiriščem, iz nje ne izhaja nobena omejitev, da se na tem parkirišču ne sme nahajati neka tehnična rešitev, ki zagotavlja hrambo električnega vozila, ki je bilo v požaru in kasneje pogašeno, na alternativen način, kot ga je določil koncedent (tj. *ograjen prostor, kjer je v razdalji 5 m od skrajne točke vozila prazen prostor*).

Ne glede na to, ali bi bilo treba potrditi, da je sporni pogoj v zahtevi za »*ograjen prostor, kjer je v razdalji 5 m od skrajne točke vozila prazen prostor*« povezan s predmetom koncesije, Državna revizijska komisija nima nobenega pravno relevantnega koncedentovega argumenta, ki bi lahko utemeljil, da je tudi sorazmeren. Vlagatelj je naštel posamezne alternativne načine hrambe električnih vozil, ki so bila v požaru in kasneje pogašena, pri čemer je kljub možnemu razumevanju nekaterih navedb, kot je pravilno opozoril koncedent v odločitvi o zahtevku za revizijo, da si vlagatelj prizadeva tudi za postrožitev načina hrambe teh vozil (vlagatelj se pa večinoma ne strinja s tem, da je treba gospodarskim subjektom zagotavljati hrambo teh vozil), treba upoštevati, da je vlagatelj utemeljeval zahtevek za revizijo v smeri, da je koncedent omejil način hrambe električnih vozil, ki so bila v požaru in kasneje pogašena, na točno določen način, ki naj bi koristil le določenemu gospodarskemu subjektu. Neodvisno od tega, ali bi tak edini način hrambe električnih vozil, ki so bila v požaru in kasneje pogašena, koristil le določenemu gospodarskemu subjektu, pa ob dejstvu, da koncedent zahteva od izvajalca po koncesijski pogodbi tudi hrambo električnih vozil, ki so bila v požaru in kasneje pogašena, bi koncedent ob potrditvi povezave spornega pogoja s predmetom koncesije moral uspeti upravičiti tudi njegovo sorazmernost in torej utemeljiti, da z alternativnimi načini, ki jih je izpostavil vlagatelj, ni mogoče doseči enakega cilja. Tega pa koncedent ni zmozel. Pri tem ni bistveno, da bi bilo mogoče razumeti, kot je navajal koncedent v odločitvi o zahtevku za revizijo, da vlagatelj priznava kot primerno tudi rešitev, kot jo je določil koncedent, saj to ne spremeni tega, da je vlagatelj uveljavljal še druge rešitve. Četudi bi bile druge rešitve morebiti strožje, še bolj omejujoče in celo nepotrebne glede na predmet koncesije, kot je opozoril koncedent v odločitvi o zahtevku za revizijo, to ne pomeni, da ne bi bile primerne za enakovredno doseganje cilja hrambe električnih vozil, ki so bila v požaru in kasneje pogašena, četudi bi bilo to mogoče povezano, kot je mogoče razumeti koncedenta v odločitvi o zahtevku za revizijo, s težjim ugotavljanjem primernosti te alternativne rešitve. Še vedno bi namreč veljalo, da je gospodarski subjekt tisti subjekt, ki bi moral predložiti potrebna dokazila (prim. peti odstavek 47. člena ZNKP).

Ker je Državna revizijska komisija ugotovila, da pogoj za priznanje sposobnosti iz točke 3.2 h5) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) ni skladen že z zahtevo za sorazmernost s predmetom koncesije (tretja poved iz drugega odstavka 46. člena ZNKP), in sicer neodvisno od tega, ali bi bil sicer lahko vezan na predmet koncesije, ga je treba razveljaviti ne glede, ali bi bile druge vlagateljeve navedbe v zvezi s tem pogojem (ne)utemeljene. Državna revizijska komisija zato teh drugih vlagateljevih navedb v zvezi s tem pogojem ni obravnavala, saj to ne bi vplivalo na končni izid, pri čemer je treba dodati, da so z njegovo razveljavitvijo sicer postale nerelevantne tiste navedbe, s katerimi je vlagatelj utemeljeval potrebo po dodatnih ravnanjih koncedenta v zvezi s pogojem. Državna revizijska komisija dodaja tudi, da bi bil zahtevek za revizijo še toliko bolj utemeljen, če bi se sicer lahko potrdilo, da bi bile lahko utemeljene vlagateljeve navedbe, s katerimi je uveljavljal kršitve, ki so vezane na sam temelj in torej že zahtevo za hrambo električnih vozil, ki so bila v požaru in kasneje pogašena.

Državna revizijska komisija je nadalje obravnavala vlagateljeve navedbe, ki se nanašajo na merilo iz točke 3.3 *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) (besedilo, kot je razvidno iz koncesijske dokumentacije, objavljene 6. 5. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01, in 6. 5. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 290638-2025), skladno s katerim je ponudba lahko prejela eno točko:

»[...]

Mobilna delavnica, s pogonom na vsa štiri kolesa:

Dokazilo:

- *našteta v preglednici 3.2*

[...]«

Dokazila za mobilno delavnico so razvidna iz točke 2 iz preglednice 3.2 (besedilo, kot je razvidno iz dodatka št. 5, objavljenega 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06, in 13. 6. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 384355-2025):

»*Vozilo za spremstvo (mobilna delavnica)*

Dokazilo:

- *kopija veljavnega prometnega dovoljenja*
- *kopija homologacije*
- *dokazilo o lastništvu vozila ali najemna pogodba ali pogodba o lizingu oziroma druga ustrezna pogodba*
- *barvne fotografije vozila, slikane iz vseh 4 kotov, ter slike številke šasije in deklaracijske ploščice s pripisom dneva nastanka fotografije*«.

Ponudniki s temi dokazili dokazujejo tudi izpolnjevanje pogoja za priznanje sposobnosti iz točke 3.2 h1) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) (besedilo, kot je razvidno iz dodatka št. 5, objavljenega 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06, in 13. 6. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 384355-2025):

»*Ponudnik mora razpolagati tudi s sledečimi kapacitetami:*

[...]

h1) vozilo za spremstvo (mobilna delavnica) kot je določeno v preglednici 3.2 v točki 2;«

[...]«

Koncedent je v zvezi s tem merilom na portalu javnih naročil zagotovil tudi objavo posameznih odgovorov na vprašanja gospodarskih subjektov, s čimer jim je posredoval dodatne informacije, ki so postale del koncesijske dokumentacije (tretja poved iz prvega odstavka 42. člena ZNKP).

Vlagatelj je navedel, da:

- koncedent v koncesijski dokumentaciji (ne pri pogojih za priznanje sposobnosti ne pri določitvi tehničnih zahtev) ni določil minimalnih tehničnih specifikacij ali standardov za mobilno delavnico, ki naj bi bila namenjena izvajanju učinkovitih servisnih posegov na terenu, zlasti ob manjših okvarah ali popravilih vozil na cesti, in torej kljub dejstvu, da mobilna delavnica predstavlja ključen del opreme za operativno odzivanje pri izvajanju storitev po koncesijski pogodbi, koncedent ni določil nobenih zahtev za njeno funkcionalno opremljenost, zmožnost intervencije ali primernost za predvidene aktivnosti,

- je koncedent zahteval dokazila, ki so le splošna in se nanašajo na formalno usposobljenost vozila za udeležbo v cestnem prometu, ne dokazujejo pa njegove ustreznosti za opravljanje servisnih storitev na terenu po koncesionirani dejavnosti,
- koncedent tehnične ustreznosti mobilne delavnice ni določil kot pogoj, temveč kot merilo, pri čemer ocenjuje le štirikolesni pogon, bistveni element za izvajanje koncesionirane dejavnosti (funkcionalna in tehnična opremljenost mobilne delavnice) pa ni obvezen, kar bo lahko vodilo do položaja izbire neustrezno oziroma nepopolno opremljene mobilne delavnice, ki pa bo imela štirikolesni pogon, kar je v nasprotju z zagotavljanjem kakovostnega in pravočasnega izvajanja koncesioniranih storitev,
- štirikolesni pogon ni povezan s predmetom koncesije, saj ni nujno ali neposredno povezan z dejanskim namenom in vsebino koncesioniranih storitev, niti ne predstavlja objektivno utemeljenega merila, ki bi realno odražalo sposobnost ponudnika za bolj kakovostno izvedbo koncesioniranih storitev, zaradi česar merilo ni skladno z načeli *»enakopravne obravnave, sorazmernosti in zagotavljanja konkurence«*,
- koncedent s tem merilom omejuje konkurenco, saj preferira določeno vrsto vozila, ki ga ima v lasti favorizirani in vnaprej znani ponudnik,
- koncedent v odgovorih na vprašanja in opozorila v zvezi s tem merilom ni podal nobene strokovno utemeljene in tehnično preverljive obrazložitve, zakaj bi imela mobilna delavnica s štirikolesnim pogonom bistveno prednost za učinkovito izvajanje koncesije,
- je postavljen v slabši položaj, saj nima mobilne delavnice s štirikolesnim pogonom, tako razlikovanje pa ni objektivno upravičeno, saj štirikolesni pogon glede na naravo storitev in koncesijsko dokumentacijo ni bistven za učinkovito izvajanje koncesioniranih storitev,
- je koncedent z namernim spregledom strokovnih opozoril potrdil, da je merilo oblikovano arbitrarno, pri čemer je njegov edini namen ustvarjanje neupravičene prednosti za vnaprej znanega in favoriziranega ponudnika, ki ima s koncedentom že sklenjeno koncesijsko pogodbo za izvajanje takih storitev in razpolaga z vozili s štirikolesnim pogonom, zaradi česar je v izhodišču v neenakopravnem položaju glede na druge gospodarske subjekte,
- koncedentovo ravnanje ogroža *»načelo zagotavljanja konkurence med ponudniki, načelo enakopravne obravnave in prepoved diskriminacije, ter predstavlja zlorabo instituta meril za prikrito omejevanje dostopa do koncesije, kar je v nasprotju z namenom zakonodaje o podeljevanju koncesij«*,
- bi bila uporaba mobilne delavnice s štirikolesnim pogonom edino smiselna in utemeljena le v izjemnih okoliščinah na zasneženem terenu izven urejenih oziroma neprevoznih cest, kjer standardni sistemi ne zadoščajo za učinkovito izvedbo intervencij,
- je z vprašanjem opozoril, da mobilna delavnica s štirikolesnim pogonom v praksi ne sodeluje pri intervencijah v zimskih razmerah, saj teh nalog ni mogoče učinkovito izvajati s takšnim vozilom, pač pa so temu namenjena druga, specializirana intervencijska vozila, ki so tehnično in varnostno prilagojena za izvedbo teh nalog, poleg tega razmere na avtocestnem omrežju, tudi v zimskem času, niso takšne, da bi zahtevale uporabo mobilne delavnice s štirikolesnim pogonom, zato ta ne zagotavlja nobene dodatne vrednosti,
- če bi bila mobilna delavnica s štirikolesnim pogonom bistven pogoj za operativno usposobljenost ponudnika, bi to moral koncedent določiti kot pogoj za sodelovanje,
- ima vozilo s štirikolesnim pogonom negativne lastnosti, zlasti večjo porabo goriva, kar neposredno vpliva na višji ogljični odtis in se s tem poslabšujejo okoljski vplivi, zaradi česar je to merilo tudi v nasprotju z načelom okoljske odgovornosti, ki ga *»javni naročnik po veljavni zakonodaji in smernicah trajnostnega razvoja načeloma mora upoštevati pri oblikovanju pogojev in meril«*.

Koncedent je navedel, da:

- mobilna delavnica predstavlja ključen element izvajanja koncesije, saj omogoča izvedbo številnih intervencij na terenu brez potrebe po vleki, kar vključuje manjše okvare (npr. prazne baterije, točenje ustreznega goriva, zamenjava varovalk, odklepanje vozil), zaradi česar taka

- intervencija bistveno povečuje pretočnost in varnost v cestnem omrežju in je bilo razpolaganje z mobilno delavnico zato vključeno med pogoje za sodelovanje, štirikolesni pogon pa pomeni bistveno dodano vrednost k izvajanju koncesioniranih storitev, zato ga je določil kot merilo,
- je koncedent avtonomen pri določitvi katera merila bo določil in koliko, enako je tudi z njihovo utežitvijo, pri čemer mora upoštevati zakonske zahteve, kar je tudi storil,
 - je bila opustitev podrobnega popisa orodij in opreme zavestna, saj bi v nasprotnem lahko prekomerno omejil konkurenco, pri čemer namen podelitve koncesije ni standardizacija delavniških vozil, temveč zagotavljanje funkcionalnosti in operativne sposobnosti ponudnika,
 - za izpolnitev pogoja za priznanje sposobnosti zadošča razpolaganje z vozilom, registriranim kot mobilna delavnica, zato je pogoj jasen in različna tolmačenja niso mogoča, kar pa tudi pomeni, da se bo vsaka mobilna delavnica štela za ustrezno opremljeno,
 - merilo vpliva le na razvrstitev ponudb, kot pogoj pa bi lahko vplivala na oženje konkurence,
 - je štirikolesni pogon v slabih vremenskih razmerah bistvena prednost glede na dvokolesni pogon,
 - vlagatelj zatrjuje le, da štirikolesni pogon ni povezan s predmetom koncesije, pri čemer so navedbe le pavšalne in neobrazložene, hkrati pa vlagatelj priznava, da mobilna delavnica predstavlja ključen del opreme za operativno odzivanje pri izvajanju koncesije,
 - je merilo povezano s predmetom koncesije, saj se nanaša na tehnično zmogljivost ključnega elementa pri izvajanju koncesioniranih storitev,
 - so pavšalne, nekonkretizirane in nedokazane navedbe o favoriziranju vnaprej znanega ponudnika, pri čemer vlagatelj tudi ni navedel, kakšno prednost naj bi imel tak ponudnik,
 - je pri izvajanju koncesioniranih storitev ključna odzivnost, mobilnost in zanesljivost v vseh vremenskih in cestnih razmerah, tudi v zahtevnih okoljih, kot so zasneženi, ledeni ali spolzki odseki cest, zato je dodatna stabilnost in varnost, ki jo zagotavlja štirikolesni pogon, element, ki upravičuje dodatno točkovanje ponudbe,
 - štirikolesni pogon z vidika operativne zmogljivosti zagotavlja boljšo dostopnost do lokacije okvare tudi v slabših vremenskih razmerah, varnejše ustavljanje in manevriranje na cesti v zimskih ali deževnih razmerah, možnost dostopa do vozil na bankinah ali izven cestišča, hitrejša in učinkovitejša izvajanje intervencij, kar zmanjšuje zastoje in tveganje za sekundarne nesreče in uporabo vozila tudi kot zaščito ali opozorilno vozilo na lokaciji dogodka (dodatna varnost),
 - vozila s štirikolesnim pogonom imajo v pogojih močnega dežja, snega, ledu ali vetra boljši stik s podlago in večjo stabilnost, predvsem pri pospeševanju, možnost zdrsa pri višjih hitrostih pa je bistveno nižja, ker imajo ta vozila bolj enakomerno razporeditev navora, kar zmanjšuje možnost akvaplaninga in zdrsov pri pospeševanju na mokrih površinah, kar tudi pomeni varnejše vključevanje v promet v težjih razmerah in hitrejši dostop do cilja,
 - določitev tega merila temelji tudi na dosedanjih koncedentovih izkušnjah,
 - merilo za štirikolesni pogon je oblikovano kot tehnično široko in nevtrarno, brez vezave na konkretnega proizvajalca, model ali lastnost vozila, ki bi nakazovale na oblikovanje za točno določenega ponudnika,
 - je štirikolesni pogon razširjen med vozili številnih blagovnih znamk in dostopen širokemu krogu gospodarskih subjektov, zato je pridobitev točk po merilu možna brez nesorazmernega napora,
 - vprašanja in odgovori na portalu javnih naročil so namenjeni razjasnjevanju koncesijske dokumentacije in zagotavljanju dodatnih informacij, pri čemer koncedent ni dolžan utemeljiti razlogov za oblikovanje posameznih določb koncesijske dokumentacije.

Državna revizijska komisija ugotavlja, da vlagatelj ne nasprotuje temu, da je koncedent med pogoji za priznanje sposobnosti iz točke 3.2 h1) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) zahteval tudi vozilo za spremstvo (mobilno delavnico). Nasprotuje pa temu, da se specifično lastnost mobilne delavnice ocenjuje po merilih.

Koncedent je razpolaganje z mobilno delavnico določil kot pogoj za sodelovanje, ki se nanaša na tehnično sposobnost v smislu točke c prvega odstavka 46. člena ZNKP. Čeprav Državna revizijska komisija pritruje vlagatelju, da koncedent ni določil minimalnih lastnosti, ki jih mora izpolnjevati mobilna delavnica, da bo štel, da je ponudnik izpolnil pogoj za priznanje sposobnosti iz točke 3.2 h1) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije), pa je treba hkrati ugotoviti, da je pogoj razpolaganja z mobilno delavnico jasno določen vnaprej (skladnost s 7. členom ZNKP) in odsotnost podatkov o minimalnih lastnostih, ki jih naj bi izpolnjevala mobilna delavnica, ne vpliva na možnost udeležbe gospodarskih subjektov v postopku podelitve koncesije, saj ob odsotnosti minimalnih lastnosti koncedent ne bo mogel šele naknadno (po poteku roka za prejem ponudb in torej ob pregledu ponudb) že zaradi upoštevanja načel iz 6. in 7. člena ZNKP (pa tudi glede na prvo poved iz drugega odstavka 42. člena ZNKP) določati teh minimalnih lastnosti. Tako koncedent ne bo imel podlage, da ne prizna izpolnjevanja tega pogoja, če bo ponudnik v mejah zahtev koncesijske dokumentacije predložil zahtevana dokazila, da razpolaga z mobilno delavnico ne glede na to, kako je opremljena. Dokazovanje razpolaganja z mobilno delavnico je tudi za vse gospodarske subjekte določeno enako (skladnost s 6. členom ZNKP). Koncedent zahteve za mobilno delavnico tudi ni vezal na določenega proizvajalca te opreme, blagovno znamko ali kakšno drugo posebno ali omejujočo lastnost, tudi ne na pogon, velikost, obliko ali tip vozila, ki predstavlja osnovo za mobilno delavnico (npr. osebno, kombinirano ali tovorno vozilo). Tako je mogoče le zaključiti, da je koncedent določil pogoj z nizkim pragom, potrebnim za njegovo izpolnitev. Vendar določitev pogoja z nizkim pragom, potrebnim za njegovo izpolnitev, ni v nasprotju z ZNKP. Tak pogoj sicer omogoča sodelovanje v postopku podelitve koncesije širokemu krogu gospodarskih subjektov. Vsakršna dodatna zahteva, ki bi jo koncedent določal k temu pogoju v zvezi z mobilno delavnico, bi lahko vplivala na krog gospodarskih subjektov, ki ta pogoj zaradi teh zahtev lahko izpolnijo. Koncedent pa na podlagi ZNKP ni zavezan, da bi določal še dodatne zahteve za mobilno delavnico, saj je že iz besede »lahko« v prvem odstavku 46. člena ZNKP, enaka beseda pa je uporabljena tudi v sedmem odstavku 46. člena ZNKP, razvidno, da ima koncedent možnost (ne pa obveznosti) določenega ravnanja. Drugače ne določa niti ZCes-2. Zato niso utemeljene vlagateljeve navedbe, s katerimi skuša utemeljiti, da bi moral koncedent določiti kot pogoj »*tehnično ustreznost mobilne delavnice*« oziroma neko minimalno opremljenost mobilne delavnice. Državna revizijska komisija poleg tega dodaja, da tudi v primeru, če koncedent ne bi določil pogoja za priznanje tehnične sposobnosti, ki se nanaša na razpolaganje z mobilno delavnico, ker takega pogoja, kot že prej navedeno, ZNKP in/ali ZCes-2 koncedentu ne nalagata, to ne bi vplivalo na to, da bi moral ponudnik mobilno delavnico zagotoviti pri izvedbi predmeta koncesije, če koncesijsko razmerje vključuje tudi obveznost opravljanja storitev, ki jih mora izvajalec zagotavljati na terenu, opravlja pa jih lahko le s pomočjo mobilne delavnice. Vlagatelj sicer odsotnosti potrebe za razpolaganje z mobilno delavnico niti ne zatrjuje. Kvečjemu izhaja nasprotno. Iz vlagateljeve navedbe »*razmere na avtocestnem omrežju, tudi v zimskem času, niso takšne, da bi zahtevale uporabo mobilne delavnice s pogonom na štiri kolesa za opravljanje nalog, kot so npr. intervencija za manjša popravila na mestu okvare*« je namreč razvidno, da vlagatelj kot del izvajanja storitev po koncesiji prepozna tudi primeroma naštet »*intervencijo za manjša popravila na mestu okvare*«. Da je mobilna delavnica potrebna za izvajanje storitev po koncesiji pa izhaja iz odgovorov, ki jih je koncedent posredoval gospodarskim subjektom, pa tudi odločitve o zahtevku za revizijo, v kateri je koncedent izpostavil, da »*mobilna delavnica predstavlja ključen element izvajanja koncesije, saj številne intervencije omogoča izvesti neposredno na terenu – brez potrebe po vleki*« in »*je mobilna delavnica ključna za zagotavljanje tehnične pomoči na kraju dogodka (s čimer se strinja tudi vlagatelj)*«. Tako je treba zaključiti, da je mobilna delavnica del opreme, ki je potrebna za opravljanje storitev po koncesiji, zaradi česar je razpolaganje z mobilno delavnico v neposredni povezavi s predmetom koncesije.

Tako je treba še preizkusiti, ali vlagatelj utemeljeno očita kršitev, ker je koncedent lastnost mobilne delavnice, ki se nanaša na štirikolesni pogon, določil kot merilo. Vlagateljeve navedbe je treba preizkusiti zlasti ob upoštevanju prvega, drugega in tretjega odstavka 49. člena ZNKP.

Koncesijska pogodba se skladno s prvim odstavkom 49. člena ZNKP sklene s koncesionarjem, izbranim na podlagi objektivnih meril, ki so skladna z načeli ZNKP. Merila morajo biti določena na način, da se ponudbe ocenijo pod pogoji dejanske konkurence, tako da je mogoče ugotoviti splošne gospodarske koristi, ki jih bo imel koncedent.

Merila za izbiro koncesionarja morajo biti skladno z drugim odstavkom 49. člena ZNKP nediskriminatorna, sorazmerna in povezana s predmetom koncesije. Med drugim lahko vključujejo okoljska ali socialna merila. Merila morajo spremljati podrobni opisi, ki omogočajo učinkovito preverjanje informacij, ki jih predložijo ponudniki, da se oceni, kako ponudba izpolnjuje merila za podelitev koncesije. V primeru dvoma mora koncedent preveriti točnost informacij in dokazil, ki jih je glede meril za podelitev koncesije predložil ponudnik.

Koncedent našteje merila v padajočem zaporedju glede na pomembnost (tretji odstavek 49. člena ZNKP).

Namen meril je ocenjevanje in razvrščanje ponudb po njihovi ugodnosti. Zaradi nedoseganja točk po merilih koncedent ponudb ne izloči. Kar zgolj pomeni, da ima ponudba, ki ne prejme točk po nekem merilu, manjše možnosti za izbiro, če druge ponudbe po tem merilu in/ali drugih merilih prejmejo točke, ki v skupnem številu presegajo število točk, ki jih prejme neka druga ponudba, ne pomeni pa tega, da koncedent take ponudbe pri izbiri sploh ne upošteva. Koncedent pri izbiri namreč ne upošteva le tistih ponudb, ki jih predložijo ponudniki, ki ne izpolnjujejo pogojev za sodelovanje, so pri njih podani razlogi za izključitev, ne ponujajo predmeta skladno s tehničnimi specifikacijami, so predložene nepravčasno ipd. (gl. prvi odstavek 50. člena ZNKP). Koncedent torej ne upošteva le ponudb, če, poenostavljeno, niso skladne s kakšnim izmed elementov, ki jih je treba obravnavati kot pogoje (kar so elementi, ki imajo izključno naravo), ne pa v primeru, če ne dosegajo točk po merilih (kar so elementi, ki nimajo izključne narave). Iz koncesijske dokumentacije tudi ni razvidno, da bi koncedent določil, da bi morala ponudba prejeti neko minimalno število točk, da bi jo lahko izbral (prim. z dopustnim položajem določanja minimalnega števila točk za možnost izbire ponudbe na področju javnega naročanja: sodba Sodišča Evropske unije v zadevi št. C-546/16 z dne 20. 9. 2028, Montte SL proti Musikene, EU:C:2018:752).

Državna revizijska komisija najprej ugotavlja, da je iz besedila »*mobilna delavnica, s pogonom na vsa štiri kolesa*« mogoče razbrati zgolj to, da bo z eno točko, kolikor jih ponudba lahko prejme po spornem merilu, ocenjena ponudba, v kateri bo ponujena mobilna delavnica, katere pogon je na vsa štiri kolesa, ne da bi pri tem koncedent omejeval na tip vozila. Omejitve na tip vozila ne izhajajo niti iz odgovorov, ki jih je koncedent zagotovil gospodarskim subjektom, in tako niti ne iz odgovora št. 61 (gl. dodatek št. 5, objavljen 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06, in 13. 6. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 384355-2025). Vlagatelj v tem besedilu tako nima nikakršne podlage za trditev, da merilo nagraduje samo ponudbe tistih gospodarskih subjektov, ki imajo terence s štirikolesnim pogonom, če s to navedbo aludira na točno določen tip vozila. Merilo, kot je zapisano, nagraduje le vrsto pogona, ne pa tipa vozila. Tako bi tudi ponudba, v katero bi bilo vključeno npr. osebno, kombinirano ali tovorno vozilo, čeprav ne bi bilo terenec, in bi ta tip vozila (ki ni terenec) imelo štirikolesni pogon, prejela točko po tem merilu. Vlagatelju tako že glede na jezikovno razlago merila ni treba razpolagati s terencem, da bi njegova ponudba prejela točko po merilu, če bi razpolagal z drugim tipom vozila s štirikolesnim pogonom in bi služilo za mobilno delavnico.

Vlagatelj ne more uspeti z navedbami, s katerimi utemeljuje nezakonitost spornega merila, ker na vprašanja, ki so jih gospodarski subjekti postavili koncedentu, koncedent v odgovorih ne bi navedel zadostnih, strokovno utemeljenih ali primernih razlogov, zakaj se je odločil ocenjevati ponudbe po merilu štirikolesni pogon mobilne delavnice. Iz ZNKP namreč, kot bo Državna revizijska komisija pojasnila v nadaljevanju obrazložitve tega sklepa, ne izhaja, da bi bil koncedent zavezan pri odgovorih na vprašanja gospodarskih subjektov pojasnjevati razloge za določitev katerega izmed meril, saj je temu namenjen kvečjemu postopek pravnega varstva.

Koncedent je zagotovil podatke o koncesiji najprej z objavo obvestila o koncesiji (četrti alineja prvega odstavka 32. člena ZNKP v povezavi z 38. členom ZNKP) na obrazcu, na katerega napotuje drugi odstavek 32. člena ZNKP s sklicevanjem na obseg podatkov, kot jih zahteva priloga V Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94 z dne 28. 3. 2014, str. 1) (v nadaljevanju: Direktiva 2014/23). V 9. točki priloge V Direktive 2014/23/EU je določeno, da so sestavni del obvestila o koncesiji »Merila, na podlagi katerih bo podeljena koncesija, če niso navedena v drugi koncesijski dokumentaciji.« Koncedent je skladno s prvo povedjo iz prvega odstavka 42. člena ZNKP na portalu javnih naročil zagotovil tudi objavo koncesijske dokumentacije (točka B.2 obvestila o koncesiji). V drugi povedi iz prvega odstavka 42. člena ZNKP je sicer določeno, da koncesijska dokumentacija vsebuje najmanj tiste podatke, ki jih zahteva ZNKP, in osnutek koncesijske pogodbe, vendar ZNKP ne zahteva, da bi moral v njej utemeljevati razloge za določitev katerega izmed meril. ZNKP od koncedenta v zvezi z merili zahteva le njihovo naštetje (tretji odstavek 49. člena ZNKP), v drugi povedi iz drugega odstavka 49. člena ZNKP pa tudi, da »merila morajo spremljati podrobni opisi«, vendar se ti opisi ne nanašajo na utemeljevanje izbire meril, temveč na to, da ti opisi »omogočajo učinkovito preverjanje informacij, ki jih predložijo ponudniki, da se oceni, kako ponudba izpolnjuje merila za podelitev koncesije«.

Ker koncedent nima obveznosti ne v obvestilu o koncesiji ne v koncesijski dokumentaciji utemeljevati razlogov za določitev katerega izmed meril, se 39. člen ZNKP, ki ureja obvestilo o dodatnih informacijah ali popravku, ne more nanašati na položaj, katerega kršitev utemeljuje vlagatelj. V 39. členu ZNKP je namreč določeno, da koncedent objavi obvestilo o dodatnih informacijah ali popravku, kadar spreminja ali dopolnjuje navedbe v predhodno objavljenem obvestilu ali spreminja ali dopolnjuje koncesijsko dokumentacijo.

V tretjem odstavku 41. člena ZNKP je sicer določena koncedentova obveznost, da pravočasno zagotovi dodatne informacije, če pravočasno prejeme zahtevo za dodatne informacije, te dodatne informacije pa se skladno s tretjo povedjo iz prvega odstavka 42. člena ZNKP štejejo za del koncesijske dokumentacije, vendar je iz tretjega odstavka 41. člena ZNKP razvidno, da se te informacije nanašajo na koncesijsko dokumentacijo. Za koncesijsko dokumentacijo pa, kot že navedeno, ZNKP ne zahteva, da vsebuje pojasnila razlogov za določitev katerega izmed meril.

Vlagatelj ne more uspeti z navedbami, s katerimi opozarja na negativne okoljske vplive vozil s štirikolesnim pogonom (npr. večji ogljični odtis zaradi uporabe vozil s štirikolesnim pogonom ali večja poraba goriva) in zato neprimernost ocenjevanja ponudb po merilu, ki nagrajuje ponudbe z vključeno mobilno delavnico s štirikolesnim pogonom.

Vlagatelj se sicer sklicuje na načelo okoljske odgovornosti, za katerega zatrjuje, da »ga javni naročnik po veljavni zakonodaji in smernicah trajnostnega razvoja mora upoštevati pri oblikovanju pogojev in meril«, vendar je treba vsaj upoštevati, da smernice trajnostnega razvoja, četudi bi obstajale (ni znano, na kaj se vlagatelj sploh sklicuje), niso predpis (saj niso objavljene v Uradnem listu Republike Slovenije; prim. 154. člen Ustave Republike Slovenije, Uradni list RS, št. 33/91-I s sprem.) in zato koncedentu ne morejo nalagati obveznosti, veljavna zakonodaja pa česa takega,

kot bo Državna revizijska komisija pojasnila v nadaljevanju obrazložitve tega sklepa, koncedentu tudi ne nalaga.

ZNKP se v več členih sklicuje na okoljske elemente, vendar vsi členi ne naslavljajo koncedenta, z vidika določanja meril pa je relevanten 49. člen ZNKP.

Skladno z drugo povedjo iz drugega odstavka 49. člena ZNKP ima koncedent le možnost (ne pa obveznosti), da med merila vključi okoljska merila. Iz navedenega izhaja, da drugi odstavek 49. člena ZNKP koncedentu prepušča odločitev, ali bo med merila vključil okoljska merila. Kar pomeni, da druga poved iz drugega odstavka 49. člena ZNKP koncedentu ne nalaga, da bi moral določiti (le) merila, ki bi nagrajevala ponudbe, v katerih se s ponujenim predmetom upošteva manjši okoljski vpliv.

Na podlagi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/2015 s sprem.; v nadaljevanju: ZJN-3) (gl. 107. člen ZJN-3) je bila sprejeta Uredba o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/2017 s sprem.; v nadaljevanju: Uredba ZJN). Enak ali podoben predpis, ki bi bil sprejet na podlagi ZNKP in/ali ZCes-2, ne obstaja. Ne ZNKP ne ZCes-2 se tudi ne sklicujeta na Uredbo ZJN oziroma ne napotujeta nanjo. Četudi bi se sicer morebiti postavilo vprašanje, ali bi se tudi pri podelitvi koncesij po ZNKP morala upoštevati Uredba ZJN, odgovor na to vprašanje ni bistven za rešitev te zadeve.

V postopkih izbire koncesionarja se vsa nomenklatura navaja z uporabo enotnega besednjaka javnih naročil, ki ga določa Uredba (ES) št. 2195/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o enotnem besednjaku javnih naročil (UL L št. 340 z dne 16. 12. 2002, str. 1; v nadaljevanju: Uredba 2195/2002) (31. člen ZNKP; enako tudi prvi odstavek 27. člena Direktive 2014/23/EU). Uredba 2195/2002 je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah (drugi odstavek 4. člena Uredbe 2195/2002). Uredba 2195/2002 vzpostavlja enoten klasifikacijski sistem za javna naročila, imenovan "enotni besednjak javnih naročil" ali "CPV" (prvi odstavek 1. člena Uredbe 2195/2002).

Vlagatelj ne uveljavlja, da je koda CPV 50118110, ki jo je koncedent navedel v točki C.2.1 obvestila o koncesiji kakorkoli napačna, niti ne uveljavlja, da se na predmet koncesije nanašajo še kakšne druge kode CPV. Zato neodvisno od tega, ali bi se pri podelitvi te koncesije sicer morala uporabljati Uredba ZJN (ne glede na siceršnjo odsotnost sklicevanja ZNKP nanjo), česar Državna revizijska komisija ni ugotavljala zaradi nerelevantnosti za rešitev zadeve, se CPV koda 50118110 niti ne pojavi med storitvami prevoza iz 14. točke prvega odstavka 4. člena Uredbe ZJN (*vozila za cestni prevoz in storitve prevoza*) (gl. 60.a točko priloge 1 Uredbe ZJN), ki je edina kategorija predmetov nabave (za katere so določeni subjekti dolžni upoštevati trajnostne ali okoljske vidike oziroma vidike krožnega gospodarstva pri nabavah), ki bi se lahko vsaj po imenu nanašala na nekaj, kar bi se nanašalo na premikanje v cestnem prometu. Jasno pa je tudi, da koncedent s podelitvijo koncesije ne nabavlja ali najema vozil v cestnem prometu in že zato, neodvisno od siceršnjega odgovora o relevantnosti Uredbe ZJN, 14. točka prvega odstavka 4. člena Uredbe ZJN ni relevantna v delu, ki se nanaša na »*vozila za cestni promet*«.

Ker je mobilna delavnica del opreme, ki je potrebna za opravljanje storitev po koncesiji, določena lastnost te opreme, ki lahko pripomore k izvajanju storitev po koncesiji, je ob izpolnjevanju zahtev iz prvega in drugega odstavka 49. člena ZNKP (med drugim nediskriminatornost, sorazmernost in povezava s predmetom koncesije) lahko del merila.

Čeprav je vlagatelj obširno utemeljeval, da je v nasprotju z ZNKP možnost ocenjevanja ponudb ob upoštevanju, ali ima mobilna delavnica štirikolesni pogoj, posamezni koncedentovi argumenti iz odločitve o zahtevku za revizijo pa bi se izkazali, da ne morejo utemeljiti takega merila, je

Državna revizijska komisija ob izostanku vlagateljevih protiargumentov (vlagatelj namreč po prejemu odločitve o zahtevku za revizijo na portal eRevizija ni vložil opredelitve o koncedentovih navedbah iz odločitve o zahtevku za revizijo) upoštevala, da je koncedent uspel navesti zadostno utemeljitev za dopustitev tega merila. Četudi se bi Državna revizijska komisija lahko strinjala z vlagateljem, da je koncedent dolžan skrbeti za prevoznost cest, ki jih upravlja, v slabih vremenskih ali zimskih razmerah, pa je treba upoštevati, kot je izpostavil koncedent v odločitvi o zahtevku za revizijo, da *»predmet koncesije predstavljajo storitve odvoza vozil, pri čemer gre za storitve intervencijske narave, kjer je ključna odzivnost, mobilnost in zanesljivost v vseh vremenskih in cestnih razmerah, tudi v zahtevnejših okoljih, kot so zasneženi, ledeni ali spolzki odseki cest«*, da *»pogon na vsa štiri kolesa z vidika operativne zmogljivosti omogoča boljšo dostopnost do lokacije okvare tudi v slabših vremenskih pogojih; [...] možnost dostopa do vozil na bankinah ali izven cestišča«* in da *»mobilna delavnica s pogonom na vsa štiri kolesa predstavlja dodano vrednost pri delovanju v zimskih razmerah«*. Koncedent izpostavlja prednost štirikolesnega pogona mobilne delavnice pri izvajanju storitev ob specifičnih okoliščinah, kar Državna revizijska komisija sprejema kot prednost, kar bi še toliko bolj prišlo do izraza ob morebitnih (še) manj običajnih razmerah, na katere koncedent ne glede na skrbnost ne bi mogel vplivati. Vlagatelj je sicer navedel, da v praksi mobilna delavnica s štirikolesnim pogonom ne sodeluje pri intervencijah v zimskih razmerah, saj nalog ni mogoče učinkovito izvajati z njo, ker se uporabljajo druga, specializirana intervencijska vozila, ki so tehnično in varnostno prilagojena za izvajanje nalog, vendar to ne more izključiti različnih možnosti organizacije izvajanja storitev pri različnih izvajalcih, pa tudi ne more izključiti samih po sebi primerov, ko bi bila zadostna udeležba mobilne delavnice oziroma bi bila potrebna ali mogoča njena soudeležba. Koncedent je merilo štirikolesnega pogona mobilne delavnice tako vezal na lastnost opreme, ki je potrebna za (boljše, varnejše, nepretrgano ipd.) opravljanje storitev po koncesiji, in v nasprotju s tem, kar je uveljavljal vlagatelj, je mogoče ugotoviti povezavo s predmetom koncesije. Koncedent je merilo štirikolesnega pogona mobilne delavnice zapisal tako, da je nevtrarno, ker se ne sklicuje na noben element, ki bi nezakonito dajal prednost kateremukoli gospodarskemu subjektu ali bi kateregakoli nezakonito postavljajl v slabši položaj. Sicer je res, da ponudba gospodarskega subjekta, ki ne razpolaga z mobilno delavnico s štirikolesnim pogonom, ne more prejeti točke po tem merilu, vendar v tem primeru različen položaj ponudnikov in s tem ponudb zaradi (ne)razpolaganja z mobilno delavnico s štirikolesnim pogonom, ni okoliščina, ki bi nezakonito razlikovala ponudnike in ponudbe. Poleg tega je namen merila ravno v tem, da se nagrajuje tista dopustna razlika med ponudbami, ki koncedentu nudi določeno večjo ugodnost. Tudi ni mogoče ugotoviti, da bi bilo sporno merilo nesorazmerno. Na njegovi podlagi je mogoče ugotoviti, katera ponudba koncedentu nudi večjo ugodnost, pri čemer koncedent tudi ni določil še kakšnih dodatnih omejitvenih elementov v zvezi s štirikolesnim pogonom (npr. blagovna znamka, vrsta, proizvajalec).

Državna revizijska komisija tako ni mogla zaključiti, da je koncedent določil merilo štirikolesni pogon mobilne delavnice v nasprotju z ZNKP, zato ni mogla šteti, da je zahtevk za revizijo v tem delu utemeljen.

Državna revizijska komisija je kot zadnje obravnavala še vlagateljeve navedbe, ki se nanašajo na merilo iz točke 3.3 *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) (besedilo, kot je razvidno iz koncesijske dokumentacije, objavljene 6. 5. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01, in 6. 5. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 290638-2025), skladno s katerim je ponudba lahko prejela največ tri točke:

»[...]

Izkušnje ponudnika pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil z javnih cest

Če ima:

- več kot 2 in do 4 let: 1 točka
- več kot 4 in do 6 let: 2 točki
- več kot 6 let: 3 točke

Dokazilo:

- *referenčno potrdilo naročnika storitve, iz katerega je razvidno, za kolikšno obdobje je ponudnik izvajal odstranjevanje poškodovanih ali pokvarjenih vozil z javnih cest*

[...]«

Ponudniki so z zahtevanim dokazilom dokazovali tudi izpolnjevanje pogoja za priznanje sposobnosti iz točke 3.2 f) *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) (besedilo, kot je razvidno iz dodatka št. 5, objavljenega 13. 6. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01-P06, in 13. 6. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 384355-2025):

»Ponudnik mora imeti v zadnjih 10 letih pred objavo obvestila o koncesiji vsaj dve leti izkušenj pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, na javnih cestah.

Način dokazovanja:

Izpolnjen in podpisan obrazec 3.2 f) - Referenčno potrdilo naročnika storitve [...]«

Koncedent je v poglavju 6 koncesijske dokumentacije določil obrazec *»Referenčno potrdilo naročnika storitve«*, ki ga ponudniki glede na navodilo iz 3. podtočke 11. točke *Navodil ponudnikom za izdelavo ponudbe* (poglavje 1 koncesijske dokumentacije) predložijo izpolnjenega in podpisanega.

Koncedent je v zvezi s tem merilom na portalu javnih naročil zagotovil tudi objavo posameznih odgovorov na vprašanja gospodarskih subjektov, s čimer jim je posredoval dodatne informacije, ki so postale del koncesijske dokumentacije (tretja poved iz prvega odstavka 42. člena ZNKP).

Vlagatelj je navedel, da:

- je pogoj za priznanje sposobnosti zahteva iz petega odstavka 7. člena ZCes-2, ki določa minimalno dve leti potrebnih izkušenj, čemur je koncedent zadostil z določitvijo pogoja,
- je koncedent določil merilo, ki omogoča točkovanje ponudb na podlagi izkušenj gospodarskega subjekta, ne pa izkušenj dejanskih izvajalcev storitev, tj. delavcev,
- je koncedent spregledal, da so prav delavci z ustreznimi znanji in izkušnjami tisti, ki v praksi zagotavljajo, da so storitve izvedene kakovostno, varno in v skladu s predpisi (odgovor št. 39, objavljen na portalu eRevizija v dodatku št. 2),
- so znanje, izkušnje in usposobljenost lastnosti in sposobnosti fizičnih oseb (delavcev), ne pa gospodarskega subjekta kot pravne osebe,
- praktično znanje, pridobljeno z izkušnjami na terenu, ni prenosljivo na pravno osebo, temveč ostaja vezano na konkretnega posameznika,
- je koncedentova razlaga, kot izhaja iz odgovora št. 39, objavljenega na portalu javnih naročil v dodatku št. 2, protislovna, saj bi moral dejanske izkušnje, pridobljene z delom na terenu, preverjati pri osebah, ki bodo storitev dejansko opravljale, namesto tega pa bo točkoval izkušnje pravne osebe kot celote,
- se lahko zgodi, da bo točke prejela ponudba gospodarskega subjekta, ki je v preteklosti že izvajal takšne storitve, vendar te niso bile nujno izvedene s trenutnim kadrom ali pa so bile izvedene s podizvajalci, ki niso več vključeni,

- ponudba lahko po merilu prejme točke glede na obdobje izvajanja dejavnosti gospodarskega subjekta ne glede na to, kdo konkretno izvaja storitve, ali delavci sploh še opravljajo delo pri gospodarskem subjektu, ali imajo ustrezna znanja, izkušnje in usposobljenost za izvajanje zahtevnih in prometno občutljivih nalog, zaradi česar se lahko zgodi, da ponudba zaradi večletnih izkušenj prejme največ točk po merilu, storitev pa bodo opravljali neizkušeni ali na novo zaposleni delavci, pa bo zaradi tega učinek nasproten cilju pridobitve strokovnih in usposobljenih koncesionarjev,
- merilo ne odraža dejanskega interesa koncedenta, saj ne preverja ključnega vidika kakovosti izvedbe, tj. usposobljenosti in izkušenj konkretnih izvajalcev storitve,
- merilo ni v dejanski in neposredni povezavi s kakovostjo izvajanja storitve, saj omogoča le njeno navidezno ocenjevanje,
- koncedent daje neupravičeno prednost gospodarskim subjektom, ki poslujejo dalj časa, ne glede na dejansko kakovost opravljenih storitev ali strokovno usposobljenost kadra,
- je Državna revizijska komisija v zadevi št. 018-100/2021 poudarila, da ni dopustno vrednotiti le časovnega trajanja opravljanja dejavnosti, če to nima realnega vpliva na kakovost izvedbe storitve, saj takšno merilo ni povezano s predmetom javnega naročila in neupravičeno omejuje konkurenčnost,
- je merilo diskriminatorno, saj neupravičeno izključuje oziroma postavlja v slabši položaj novejši gospodarske subjekte, neupravičeno pa tudi favorizira večje gospodarske subjekte,
- bi moral koncedent v želji po sledenju cilju kakovostne izvedbe storitev namesto točkovanja trajanja obdobja preteklih izkušenj zahtevati predložitev konkretnih podatkov o strokovni usposobljenosti kadra, ki bo izvajal storitve.

Koncedent je navedel, da:

- merilo temelji na diskreciji koncedenta, izhajajočega iz 49. člena ZNKP,
- je njegov pristop, po katerem ocenjuje daljše obdobje opravljanja istovrstne dejavnosti, zakonit in sledi ZCes-2, ki v prvi alineji 7. člena določa, da mora pravni subjekt, ki sodeluje v postopku izbire izvajalca odvoza vozil, imeti najmanj dve leti izkušenj pri opravljanju dejavnosti odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil na javnih cestah,
- ZCes-2 ne zahteva izkušenj zaposlenih, temveč izkušnje gospodarskega subjekta, čemur je sledil in skladno s to določbo oblikoval tudi merilo za dodelitev koncesije,
- je kot dodano vrednost določil izkušnje gospodarskega subjekta in ne njegovih zaposlenih,
- pri koncesioniranih storitvah ne gre le za fizično izvedbo storitve, temveč za celoten organizacijski in operativni sistem izvajanja, kjer ključni dejavniki niso le posameznikova znanja, temveč tudi razpoložljivost tehnične opreme, odzivni sistem (24/7 operativna pripravljenost), kadrovska stabilnost, zavarovanja, licence, dovoljenja in drugo,
- je vrednotenje izkušenj gospodarskega subjekta objektivno opravičljivo, pri čemer dalj časa trajajoča prisotnost na trgu izkazuje sposobnost kontinuiranega izvajanja dejavnosti,
- odvoz poškodovanih vozil ni le logistični izziv, temveč tudi del kritične infrastrukture za zagotavljanje pretočnosti in varnosti prometa,
- hitrost in učinkovitost ukrepanja na mestu nesreče neposredno vplivata na preprečevanje sekundarnih nesreč, storitve se pogosto izvajajo v nevarnih razmerah, vključujejo pa tudi sodelovanje z različnimi deležniki (policija, koncedent, gasilci, reševalci, druge vlečne službe, zavarovalnice), kar zahteva usklajeno in izkušeno organizacijo z razvito komunikacijo in delovnimi postopki,
- ima izkušen izvajalec preizkušen operativni sistem, s katerim učinkovito koordinira osebje, vozila in komunikacijo v izrednih razmerah, pri čemer uigrana ekipa pomeni manjšo verjetnost napak in hitrejše odzivanje, tehnično in organizacijsko znanje ter reference o zanesljivem izvajanju storitev pa so bistvenega pomena za koncedenta, ki je odgovoren za varno in zakonito izvedbo celotnega postopka,
- take zahteve so dopustne tudi po praksi Državne revizijske komisije in Sodišča Evropske unije, kadar so sorazmerne ciljem, ki jih zasleduje koncedent, kot so učinkovitost, varnost in

- pravočasnost, in ne ustvarjajo neupravičenih vstopnih ovir, temveč preverjajo sposobnost za zanesljivo izvajanje storitev,
- prek izkušenj na terenu se lahko izpopolni celoten sistem odvoza poškodovanih vozil z javnih cest,
 - prek izkušenj, ki jih pridobivajo fizične osebe, s pravilno izvedenimi odvozi in morebitnimi napakami, ki jih delavci izvajajo, se nadgrajuje celoten sistem storitev odvoza poškodovanih vozil z javnih cest, ki se tem izkušnjam prilagaja,
 - če je celoten sistem gospodarskega subjekta ustrezno utrjen, je mogoče pričakovati še toliko bolj kakovostno izvedbo storitve,
 - ne drži, da bi v odgovoru št. 39 priznal, da kakovost izvajanja storitev izhaja iz zaposlenih in ne gospodarskega subjekta,
 - se z določitvijo tega merila zasleduje izključno višjo kakovost izvajanja storitve kot celote, tega pa ne prepoveduje nobena določba ZNKP in niti odločitev Državne revizijske komisije v zadevi št. 018-100/2021,
 - daljše izvajanje istovrstnih storitev pomeni večje število uspešno izvedenih intervencij, več situacij, s katerimi se je ponudnik spopadel, bolj izpopolnjene notranje postopke in protokole, boljše poznavanje lokalnega cestnega omrežja in sodelovanja z drugimi deležniki,
 - tako pogoj kot merilo se nanašata na izkušnje z odstranjevanjem vozil z vseh vrst javnih cest, torej tudi državnih in občinskih, ne pa le avtocest in hitrih cest,
 - merilo nima izključevalne narave, temveč zagotavlja dodatno vrednotenje, z njim pa se ne zapira trga konkurenci,
 - očitki o favoriziranju vnaprej znanega gospodarskega subjekta so pavšalni, nekonkretizirani in niso podprti z dokazi, niti ni naveden domnevno favorizirani gospodarski subjekt,
 - na trgu nastopajo različni gospodarski subjekti, z različnim obsegom izkušenj in favoriziranje kateregakoli posameznega gospodarskega subjekta s takim merilom ne bi bilo mogoče,
 - merilo ne onemogoča sodelovanja novejšim gospodarskim subjektom, omogoča pa dodatno točkovanje bolj izkušenim,
 - bi točkovanje posameznih delavcev pomenilo prekomeren poseg v notranjo organizacijo izvajalca, kar bi presegalo namen meril, zato so izkušnje gospodarskega subjekta ustrezno sredstvo za doseg zakonitega cilja (zagotovitve kakovostne in pravočasne izvedbe storitve v realnem prometnem okolju).

Koncedent je razpolaganje z minimalnimi izkušnjami pri izvajanju določenih storitev, ki so v neposredni povezavi s storitvami, ki so predmet podelitve koncesije, glede na zahtevo iz prve alinee petega odstavka 7. člena ZCes-2 o izpolnjevanju pogojev gospodarskega subjekta, ki sodeluje v postopku podelitve koncesije, določil kot pogoj za sodelovanje, ki se nanaša na strokovno sposobnost v smislu točke c prvega odstavka 46. člena ZNKP, presežek teh minimalnih izkušenj pri izvajanju takih storitev upoštevajoč časovno komponento pa ocenjuje po enem izmed meril.

Državna revizijska komisija opozarja, da je v zadevi št. 018-100/2021, na katero se je skliceval vlagatelj, sprejela sklep o ustavitvi revizijskega postopka, saj je prejela umik zahtevka za revizijo, še preden je odločila o zahtevku za revizijo. Zato je očitno, da se je vlagatelj skliceval na napačen sklep. Koncedentov argument, da Državna revizijska komisija nečesa ni prepovedala v odločitvi iz zadeve št. 018-100/2021, je sicer pravilen, saj se izpostavljena odločitev ne nanaša na sporno vprašanje, vendar je v takem kontekstu koncedentovo sklicevanje na to odločitev za utemeljitev pravilnosti svojih stališč nerelevantno.

Vlagateljeva stališča v zvezi s spornim merilom je mogoče strniti, da koncedent s spornim merilom ocenjuje elemente, ki so vezani na sposobnost gospodarskega subjekta, ne pa na elemente ponudbe. Kljub obširnemu koncedentovemu nasprotovanju je treba pritrditi vlagatelju v izhodiščni točki.

Res je sicer, da v ZNKP ni izrecne prepovedi za uporabo takega merila, kot je navedel koncedent v odločitvi o zahtevku za revizijo, vendar to še ne pomeni, da je tako merilo skladno z ZNKP. Treba je namreč upoštevati, da ZNKP določa izhodišča za določitev meril in je v mejah te ureditve treba poiskati odgovor, ali je tako koncedentovo ravnanje skladno z ZNKP.

Državna revizijska komisija ugotavlja, da v ZNKP ni določb, ki bi bile enake ali primerljive tistim iz prvega in drugega odstavka 84. člena ZJN-3, saj ZNKP izrecno ne določa, da koncedent izbere ponudbo po merilu ekonomsko najugodnejša ponudba, poleg tega pa se Sodišče Evropske unije v zvezi z merili pri podelitvi koncesij še ni izreklo o vprašanju, ki bi bilo enako ali primerljivo, kot je v obravnavani zadevi. O enakem oziroma primerljivem vprašanju se je Sodišče Evropske unije ob upoštevanju vsakokratne pravne ureditve že izreklo pri oddaji (javnega) naročila (npr. sodbi C-315/01 z dne 19. 6. 2003, GAT proti ÖSAG, EU:C:2003:360, 2. točka izreka, in C-532/06 z dne 24. 1. 2008, Lianakis in drugi, EU:C:2008:40, točka 32; prim. tudi C-601/13 z dne 26. 3. 2015, Ambisig, EU:C:2015:204). Vendar odsotnosti takih določb v ZNKP ni mogoče tolmačiti v smeri, da je koncedent neomejeno svoboden pri določitvi meril. Koncedent je sicer še vedno avtonomen pri določanju meril in ima široko možnost izbire, vendar mora pri tem upoštevati zahteve iz prvega in drugega odstavka 49. člena ZNKP (med drugim nediskriminatornost, sorazmernost in povezavo s predmetom koncesije). Merilo mora biti, kot to določa prva poved iz drugega odstavka 49. člena ZNKP, povezano s predmetom koncesije. Analogen položaj je pri javnem naročanju in se torej zahteva povezava s predmetom javnega naročanja (gl. prvo poved iz šestega odstavka 84. člena ZJN-3; prim. tudi sodbo Sodišča Evropske unije v zadevi C-601/13 z dne 26. 3. 2015, Ambisig, EU:C:2015:204, točka 30, ki se sicer nanaša na ne več veljavno ureditev javnega naročanja, vendar je enako pravilo določeno tudi v novi ureditvi javnega naročanja, prim. tudi tretji odstavek Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L št. 94 z dne 28. 3. 2014, str. 65, ki vsebuje še posebno razlagalno določbo, kdaj se šteje, da je merilo povezano s predmetom javnega naročila). Iz česar je mogoče razbrati, da merilo ne more biti določeno tako, da bi (neposredno) ocenjevalo sposobnost ponudnika.

Državna revizijska komisija ugotavlja, da je koncedent določil sporno merilo neskladno z zahtevo za povezanost merila s predmetom koncesije v smislu prve povedi iz drugega odstavka 49. člena ZNKP, saj je iz merila razvidno, da nagrajuje sposobnost gospodarskega subjekta. Gospodarski subjekt z več oziroma daljšimi izkušnjami je nagrajen. To je koncedent tudi izrecno uveljavljal v odločitvi o zahtevku za revizijo, ko je navedel, da »*se ponudbam dodelijo dodatne točke za daljše obdobje opravljanja istovrstne dejavnosti, in sicer izključno na ravni pravne osebe (ponudnika)*«. Čeprav se je koncedent skliceval na ureditev iz prve alineje prvega odstavka 7. člena ZCes-2, ta določba ureja samo vprašanja pogoja za sodelovanje v smislu točke c prvega odstavka 46. člena ZNKP in ne meril v smislu 49. člena ZNKP, zato ne daje nobene neposredne podlage za stališče, da je merilo, kot ga je določil koncedent, zakonito, prav tako ne daje nobene neposredne podlage za stališče, da bi bilo merilo, kot ga je predlagal vlagatelj, neskladno z ZCes-2. Koncedentu sicer ne po ZCes-2 ne po ZNKP ni treba določiti merila, kot ga je predlagal vlagatelj, saj je koncedent pri izbiri meril avtonomen in ima široko možnost izbire, ker mu ne ZCes-2 ne ZNKP ne nalagata, da mora pri podelitvi konkretne koncesije izbrati kakšno določeno merilo. Ali bi bilo merilo, kot ga je predlagal vlagatelj, zakonito, se Državni revizijski komisiji ni treba opredeljevati že zato ne, ker ga koncedent ni določil. Državna revizijska komisija je morala namreč kot ključno ugotoviti, ali je merilo, ki ga je koncedent določil, zakonito.

Koncedent sicer v odločitvi o zahtevku za revizijo pojasnjuje, da je s spornim merilom zasledoval kakovost izvedbe storitev, ki jo lahko zagotavlja gospodarski subjekt z več izkušnjami pri izvajanju storitev, vendar niti na podlagi teh pojasnil ni mogoče zaključiti drugače kot to, da koncedent s tem merilom nagrajuje večjo izkušnost gospodarskega subjekta in torej element, ki se nanaša

na sposobnost gospodarskega subjekta, ne pa elementov ponudbe. Če koncedent želi izbrati ponudbo, ker mu je pomembna tudi kakovost izvedbe storitev in to kakovost upoštevati kot merilo, bi moral merilo, ki bi nagrajevalo kakovost, določiti tako, da bo skladno z 49. členom ZNKP, in torej določiti merilo, ki bo povezano s predmetom koncesije, ne pa osebo ponudnika in njegovo sposobnostjo. Ali bi se kakovost izvedbe storitve lahko ocenjevala z vidika izkušenj in znanj kadra, ki bi bil neposredno udeležen pri izvedbi storitev, se Državni revizijski komisiji ni treba opredeliti, saj, kot že navedeno, koncedent takega merila ni določil. Državna revizijska komisija zgolj dodaja, da se je o (ne)dopustnosti takega merila, upoštevajoč ureditev na področju javnega naročanja, opredelilo Sodišče Evropske unije v sodbi C-601/13 z dne 26. 3. 2015, Ambisig, EU:C:2015:204.

Ker je Državna revizijska komisija ugotovila, da je sporno merilo določeno neskladno s prvo povedjo iz drugega odstavka 49. člena ZNKP že v elementu povezanosti s predmetom, ji ni bilo treba ugotavljati še, ali je neskladno z elementoma nediskriminatornosti in sorazmernosti, saj je zakonitost merila mogoče upravičiti le, če so vsi trije elementi podani skupaj (kumulativno). Glede na navedeno je Državna revizijska komisija razveljavila to merilo. Ob takem zaključku se Državni revizijski komisiji ni treba opredeliti niti do drugih vlagateljevih navedb v zvezi s tem merilom (npr. netransparentnost), saj se vlagatelj položaj v zvezi s tem merilom ne bi mogel spremeniti. Vlagatelj je namreč v tem delu zahtevka za revizijo že uspel.

Ker je med odločanjem o zahtevku za revizijo že potekel rok za prejem ponudb in je koncedent že prejel ponudbe, ki jih je tudi odprl (gl. zapisnik odpiranja ponudb št. 313/2025-000105/2025 z dne 1. 7. 2025), koncedent pa po poteku roka za prejem ponudb ne sme več spreminjati ali dopolnjevati koncesijske dokumentacije (prva poved iz drugega odstavka 42. člena ZNKP; gl. tudi 6. in 7. člen ZNKP), lahko koncedent ugotovljene kršitve ZNKP sanira le z izvedbo novega postopka podelitve koncesije, zato je Državna revizijska komisija skladno z drugo alineo prvega odstavka 39. člena ZPVPJN ugodila zahtevku za revizijo tako, da je v celoti razveljavila postopek podelitve »*Koncesije za izvajanje storitev odstranjevanja poškodovanih ali pokvarjenih vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase z avtocest (AC) in hitrih cest (HC) - 9 sklopov*« (objava obvestila o koncesiji 6. 5. 2025 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN003227/2025-EUe19/01, in 6. 5. 2025 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 290638-2025).

Skladno z drugo povedjo iz tretjega odstavka 39. člena ZPVPJN v povezavi z drugim odstavkom 54. člena ZNKP daje Državna revizijska komisija koncedentu napotke za pravilno izvedbo postopka v delu, ki je bil razveljavljen.

Če se bo koncedent odločil, da ponovno odda predmet koncesije, bo moral znova začeti postopek podelitve koncesije, pri tem pa mora upoštevati tudi stališča iz tega sklepa Državne revizijske komisije.

S tem je utemeljena odločitev Državne revizijske komisije iz 1. točke izreka tega sklepa.

Čeprav je Državna revizijska komisija razveljavila postopek podelitve koncesije v celoti, je pri odmeri stroškov upoštevala, da je vlagatelj uspel le z očitki zoper dva dela koncesijske dokumentacije od treh, zato je v tem razmerju upoštevajoč prvi in tretji odstavek 70. člena ZPVPJN v povezavi z drugim odstavkom 54. člena ZNKP kot potrebne priznala stroške takse v višini 2.666,67 eurov, ki jih je koncedent dolžan vlagatelju povrniti v 15 dneh po vročitvi tega sklepa, po izteku tega roka pa z zakonskimi zamudnimi obrestmi do plačila. Državna revizijska komisija je stroškovno zahtevo v preostalem delu zavrnila.

S tem je utemeljena odločitev Državne revizijske komisije iz 2. točke izreka tega sklepa.

Pravni pouk:

Zoper odločitev o zahtevku za revizijo ni dovoljen upravni spor po 39.a členu ZPVPJN.

Predsednik senata:

Marko Medved, univ. dipl. prav.,
član Državne revizijske komisije

Vročiti (na portalu eRevizija):

- koncedent,
- vlagatelj,
- Republika Slovenija, Ministrstvo za javno upravo.

Vložiti:

- v spis zadeve, tu.