



Slovenska cesta 54 dkom@dkom.si
SI-1000 Ljubljana www.dkom.si
T 01 234 28 00

Številka: 018-117/2026-16
Datum: 7. 10. 2026

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 senatu Igorja Luzarja, kot predsednika senata, ter mag. Zlate Jerman in Sama Červeka, kot članov senata, v postopku pravnega varstva pri oddaji javnega naročila »*Nakup novih e-avtobusov za izvajanje GJS avtobusni mestni promet*«, na podlagi zahtevka za revizijo vlagatelja BIDEX, d.o.o., Strojarska ulica 18, Žiri, ki ga po pooblastilu zastopa AZ odvetniki, o.p., d.o.o., Tivolska cesta 50, Ljubljana (v nadaljevanju: vlagatelj), zoper ravnanje naročnika Mestna občina Koper, Verdijeva ulica 10, Koper - Capodistria (v nadaljevanju: naročnik), dne 7. 10. 2026

odločila:

1. Zahtevke za revizijo se zavrne kot neutemeljen.
2. Zahteva vlagatelja za povrnitev stroškov pravnega varstva se zavrne.
3. Zahteva izbranega ponudnika za povrnitev stroškov pravnega varstva se zavrne.

Obrazložitev:

Obvestilo o predmetnem javnem naročilu, ki ga naročnik oddaja po odprtem postopku, je bilo dne 15. 4. 2026 objavljeno na portalu javnih naročil pod št. objave JN002801/2026-EUe16/01 in v Uradnem listu EU pod št. objave 255644-2026.

Naročnik je dne 9. 7. 2026 sprejel odločitev o oddaji javnega naročila (objava na portalu javnih naročil dne 10. 7. 2026), s katero je predmetno javno naročilo oddal ponudniku DUALIS d.o.o., Cesta k Tamu 24, Maribor (v nadaljevanju: izbrani ponudnik). Iz obrazložitve odločitve o oddaji javnega naročila izhaja, da je naročnik prejel dve ponudbi (tj. ponudbo izbranega ponudnika in

vlagateljevo ponudbo) in da se je glede na merila za oddajo javnega naročila na prvo mesto uvrstila dopustna ponudba izbranega ponudnika.

Vlagatelj je z vlogo z dne 22. 7. 2026 vložil zahtevek za revizijo, v katerem predlaga razveljavitev odločitve o oddaji javnega naročila in povrnitev stroškov pravnega varstva. Vlagatelj naročniku očita kršitve pri pregledu ponudbe izbranega ponudnika in zatrjuje, da ponudba izbranega ponudnika iz več razlogov ni dopustna.

1. Izbrani ponudnik ni predložil ustreznega dokazila za izkazovanje zahteve glede dosega vozila, v zvezi s katero je naročnik zahteval predložitev tovarniškega kataloga, E-SORT testa ali drugega ustreznega potrdila neodvisne akreditirane testne organizacije. Izbrani ponudnik je predložil E-SORT test, ki se ne nanaša na ponujen model vozil, ampak na model vozila FBI 90 P-E/CLF. Rezultatov testov, opravljenih na tem modelu vozila, ni mogoče uporabiti za dokazovanje zahtev na modelu vozila FBI 76 M-E/CLF, ker se vozili med seboj razlikujeta po tehničnih lastnostih. Izbrani ponudnik je predložil tudi dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, ki ni niti tovarniški katalog niti E-SORT test niti potrdilo neodvisne akreditirane testne organizacije in ki se sklicuje na neustrezen E-SORT test. Naročnik zato ni mogel preveriti, ali ponujena vozila izpolnjuje zahtevo glede dosega. V posledici predloženega E-SORT testa ni jasno, kaj izbrani ponudnik ponuja, ali model vozila FBI 90 P-E/CLF, na katerega se nanaša E-SORT test, ali model vozila FBI 76 M-E/CLF, na katerega se nanaša dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« in ES-potrdilo o skladnosti.
2. Naročnik je zahteval, da je moč motorja ≥ 100 kW; te zahteve ponujena vozila izbranega ponudnika ne izpolnjujejo. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« izhaja, da nazivna moč (»*moč motorja konstantna R85*«) znaša le 92 kW. Tudi iz ES-potrdila o skladnosti izhaja, da delovna moč vozil ni večja od 100 kW, saj »*maksimalna 30-minutna moč*« znaša 85 kW, »*maksimalna urna moč*« pa 59 - 97 kW. Tako »*moč motorja konstantna R85*« kot »*maksimalna 30-minutna moč*« in »*maksimalna urna moč*« bi morale biti več kot 100 kW. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« sicer izhaja, da maksimalna moč motorja znaša 160 kW, vendar maksimalna moč ni moč motorja skladna z naročnikovo zahtevo.
3. Iz ponudbe izbranega ponudnika izhajajo različni podatki o številu sedežev, stojšč in prostoru za invalide ter s tem različni podatki glede skupne kapacitete potnikov, zato naročnik ni mogel ugotoviti, ali je izpolnjena zahteva glede skupne kapacitete potnikov. Ta zahteva tudi ni izpolnjena, saj zahtevana minimalna kapaciteta potnikov ne izhaja niti iz ES-potrdila o skladnosti niti iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*«. V slednjem dokumentu sta dve razporeditvi, vendar nobena ne izpolnjuje zahteve. Minimalno zahtevano kapaciteto je mogoče doseči pri prvi razporeditvi brez invalidskega vozička, kar pa ni skladno z zahtevami, saj naročnik zahteva vozilo prilagojeno invalidom.
4. Naročnik je v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila oblikoval določbe glede vključenosti proizvajalcev in zahteval predložitev ESPD obrazcev za vse gospodarske subjekte, ki bodo sodelovali pri izvajanju naročila. Proizvajalec ponujenih avtobusov Feniksbus, d.o.o., Novi Sad, bo v okviru predmetnega javnega naročila izvajal storitev in dobavil blago, ki je neposredno povezano s predmetom javnega naročila. Ne gre za generični, kataloški avtobus, ampak ga je treba narediti (proizvesti) upoštevajoč specifične in konkretne tehnične zahteve naročnika. Da ne gre za generično blago, je razvidno iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*«, saj je bil ta izdelan prav za konkretno javno naročilo za konkretnega naročnika. Tudi ES-potrdilo o skladnosti je bilo izdelano za konkretno javno naročilo in za konkretnega naročnika. Proizvajalec bo izdelal avtobuse, zato bi moral biti v ponudbo vključen kot podizvajalec ali kot partner, pa ni. Poleg tega je proizvodnja električnih vozil del predmeta javnega naročila (naročnik si je namreč pridržal pravico nadziranja proizvodnje in obveščanja dobavitelja o morebitnih napakah, poleg tega naročnik zahteva predložitev originalnega računa proizvajalca), proizvajalec pa je vključen v predmetno javno naročilo. Nadzor in ustrezno ukrepanje v zvezi z napakami in odstopanji, ki jih lahko odpravi le proizvajalec, je neposredno povezano s predmetom javnega naročila in del pogodbenih

obveznosti. Ta del naročila ne bo izvedel izbrani ponudnik, pač pa proizvajalec, zato bi ga izbrani ponudnik moral v ponudbi predstaviti kot partnerja ali podizvajalca.

Izbrani ponudnik, ki ga v tem postopku pravnega varstva zastopa Odvetniška družba Marovt in partnerji, d.o.o., Gosposvetska cesta 13, Ljubljana, v vlogi z dne 29. 7. 2026 predlaga zavrnitev zahtevka za revizijo in uveljavlja povrnitev stroškov pravnega varstva.

1. Preloženi E-SORT test se nanaša na modele vozil od FBI 75 do FBI 90, zato izkazuje podatke tudi za ponujeni model FBI 76. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« izhaja, da je doseg ponujenega vozila več kot 240 km in da poraba energije znaša 0,43 kW/km, kar, upoštevaje kapaciteto vgrajenih baterij, pomeni, da je maksimalni teoretični doseg 293 km oz. ob upoštevanju splošnega priporočila, da se baterija ne izprazni v celoti, 249 km.
2. Ponujeni avtobusi imajo moč motorja 160 kW, kar je skladno z zahtevami naročnika, ki jih gre razumeti na način, da je zahtevana maksimalna moč motorja. Naročnik ni specificiral, da gre za katero drugo moč, nejasne določbe dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila pa ne morejo iti v škodo ponudnika. Podatki iz predloženega ES-potrdila o skladnosti niso relevantni, saj je naročnik zahteval kopijo vzorca izjave o CE skladnosti in ne certifikata o skladnosti za ponujeno vozilo – ta se izdelava šele po izdelavi posameznega vozila.
3. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« je razvidno, da je ponujeno vozilo s kapaciteto 29 potnikov, predloženo ES-potrdilo o skladnosti pa ni relevantno.
4. Proizvajalec avtobusov ne bo izvedel dela javnega naročila, saj bo izbrani ponudnik od proizvajalca kupil vozilo in ga naprej prodal naročniku. Gre za serijsko proizvodnjo avtobusov, saj so naročnikove zahteve standardne zahteve, zato proizvajalca ni bilo treba nominirati kot podizvajalca ali partnerja.

Naročnik je z odločitvijo z dne 10. 8. 2026 zavrnil zahtevek za revizijo in zahtevo vlagatelja za povrnitev stroškov pravnega varstva.

1. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« izhaja, da imajo ponujena vozila doseg več kot 240 km, kar je dodatno podprto s predloženim E-SORT testom, ki se nanaša na skupino modelov vozil, med drugim tudi na ponujeni model FBI 76 M-E/CLF, in ne le na testiran model vozila. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« in E-SORT testa izhaja poraba energije 0,43 kWh/km, zato, upoštevaje kapaciteto baterij, doseg vozil znaša več kot 240 km.
2. Naročnik je zahteval minimalno moč motorja 100 kW, izbrani ponudnik pa je navedel moč motorja 160 kW. Iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila ne izhaja, da bi bila zahtevana konstantna moč po R85. Podatki, navedeni v vzorcu ES-potrdila o skladnosti, niso relevantni, saj je naročnik zahteval kopijo vzorca izjave o CE skladnosti in ne dejanskega potrdila za konkretno izdelano vozilo. ES-potrdilo o skladnosti se nanaša na konkretno vozilo, zato za vozilo, ki v času oddaje ponudbe še ni izdelano, tega dokumenta ni mogoče predložiti. Vzorec ES-potrdila o skladnosti je bil predložen zaradi izpolnitve posebne zahteve naročnika glede predložitve vzorca in ne kot dokazilo, na podlagi katerega bi naročnik ugotavljal izpolnjevanje tehničnih zahtev.
3. Podatki iz ES-potrdila o skladnosti niso relevantni za presojo izpolnjevanja zahteve glede kapacitete avtobusov. Iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« izhaja, da je kapaciteta avtobusov do 29 potnikov.
4. Naročnik je oblikoval standardne tehnične zahteve, ki niso prilagojene izključno njemu. Gre za serijsko proizvodnjo avtobusa. Na vlagatelju je trditveno in dokazno breme, da zatrjuje in izkaže dejstva, iz katerih bi izhajalo, da proizvajalec Feniksbus, d.o.o., Novi Sad, ni zgolj proizvajalec oz. dobavitelj serijsko izdelanega blaga, temveč bo dejansko izvedel del predmeta javnega naročila. Vlagatelj navedb, da so avtobusi izdelani po posebnih zahtevah naročnika, ni podprl s konkretnimi navedbami in dokazi, na podlagi katerih bi bilo mogoče zaključiti, da gre za individualno izdelavo vozil za potrebe konkretnega naročila in ne za serijsko proizvodnjo. Zgolj navedba, da mora ponujeno blago izpolnjevati zahteve naročnika, za tak zaključek ne zadošča. Naročnikova zahteva, da morajo ponudniki v ponudbo predložiti

dokumentacijo proizvajalca, ne pomeni, da je proizvajalec podizvajalec. Smiselno enako velja glede naročnikovega pridržanja pravice do nadziranja proizvodnje naročenih vozil in zahteve glede predložitve kopije originalnega računa proizvajalca.

Naročnik je Državni revizijski komisiji dne 11. 8. 2026 odstopil dokumentacijo iz postopka oddaje javnega naročila in pripadajočo dokumentacijo predrevizijskega postopka.

Vlagatelj v vlogi z dne 13. 8. 2026, s katero se je opredelil do navedb naročnika, vztraja pri revizijskih navedbah in dodaja:

1. Iz E-SORT testa ne izhaja, da se rezultati nanašajo tudi na modele vozil, ki niso bili testirani. Testirano in ponujeno vozilo se razlikujeta glede velikosti, dovoljene mase in velikosti baterije, zato naročnik ne more rezultatov po E-SORT testu za en model vozila uporabiti za drug model vozila. Poleg tega naročnikova metoda izračuna dosega (na podlagi podatkov, ki se nanašajo na drug model vozila) ni pravilna, saj ne upošteva sistema HVAC (ogrevanje, prezračevanje in klimatizacija), SoH (State of Health - stanje oz. zdravje baterij) in DoD (Depth of Discharge - globina izpraznjenosti baterije).
2. Zahteva glede moči motorja se nanaša na nazivno moč in ne na maksimalno moč motorja. Naročnik ni določil, s katero tehnično dokumentacijo se izkazuje izpolnjevanje zahtev, zato ES-potrdila o skladnosti ne more spregledati. Celotna ponudba mora biti skladna z zahtevami; naročnik ne more presojati posameznega podatka iz ponudbe izolirano od ostale ponudbene dokumentacije in ne more spregledati ali zmanjšati pomena ES-potrdila o skladnosti.
3. Iz ponudbe izbranega ponudnika, pri presoji katere mora naročnik upoštevati tudi ES-potrdilo o skladnosti, ne izhaja, kateri izmed različnih podatkov o kapaciteti avtobusa je relevanten; poleg tega nobeden od njih ni skladen z naročnikovo zahtevo.
4. Ne gre za serijsko, kataloško blago, ki ga dobavitelj (ponudnik) kupi od proizvajalca in proda naprej, saj bo proizvajalec proizvedel avtobus po zahtevah naročnika. Naročnik priznava, da vozilo še ni izdelano, izdelano pa ni zato, ker ne gre za generični oz. kataloški avtobus.

Vlagatelj v vlogi z dne 1. 9. 2026, s katero se je opredelil do izjasnitve izbranega ponudnika (slednjo je vlagatelju v vednost in morebitno opredelitev posredovala Državna revizijska komisija), ponavlja že podane navedbe.

Vlagatelj je (na podlagi poziva Državne revizijske komisije) dne 11. 9. 2029 predložil overjen prevod listin, na kateri se je skliceval in sta v tujem jeziku, v slovenski jezik, ki ga je Državna revizijska komisija posredovala naročniku in izbranemu ponudniku v opredelitev in seznanitev. Niti naročnik niti izbrani ponudnik se do overjenih prevodov listin nista opredelila.

Vlagatelj je z vlogo z dne 17. 9. 2026 priglasil še strošek prevoda listin.

Državna revizijska komisija je pri odločanju o zahtevku za revizijo pregledala dokumentacijo o postopku oddaje predmetnega javnega naročila, pri čemer je vpogledala v dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila, ponudbo izbranega ponudnika in v izpodbijano odločitev v o oddaji javnega naročila. Državna revizijska komisija je (iz razlogov, pojasnjenih v nadaljevanju) kot nepotreben zavrnila dokazni predlog izbranega ponudnika z zaslišanjem zakonitega zastopnika izbranega ponudnika.

Po pregledu navedene dokumentacije ter po preučitvi navedb vlagatelja, izbranega ponudnika in naročnika je Državna revizijska komisija odločila, kot izhaja iz izreka tega sklepa, iz razlogov, navedenih v nadaljevanju.

Med strankama je sporno, ali je naročnik ravnal skladno z dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila in Zakonom o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/2015 s sprem.; v nadaljevanju:

ZJN-3), ko je ponudbo izbranega ponudnika, ki se je glede na merilo za oddajo javnega naročila uvrstila na prvo mesto, ocenil za dopustno in posledično javno naročilo oddal izbranemu ponudniku.

Dopustna ponudba je ponudba, ki jo predloži ponudnik, za katerega ne obstajajo razlogi za izključitev in ki izpolnjuje pogoje za sodelovanje, njegova ponudba ustreza potrebam in zahtevam naročnika, določenim v tehničnih specifikacijah in v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila, je prispela pravočasno, pri njej ni dokazano nedovoljeno dogovarjanje ali korupcija, naročnik je ni ocenil za neobičajno nizko in cena ne presega zagotovljenih sredstev naročnika (29. točka prvega odstavka 2. člena ZJN-3). Skladno s prvim odstavkom 89. člena ZJN-3 sme naročnik javno naročilo oddati le ponudniku, čigar ponudba je dopustna. Naročnik namreč skladno s prvim odstavkom 89. člena ZJN-3 (pregled in ocenjevanje ponudb ter način oddaje javnega naročila) odda javno naročilo na podlagi meril, potem ko preveri, da so izpolnjeni naslednji pogoji: a) ponudba je skladna z zahtevami in pogoji, določenimi v obvestilu o javnem naročilu in v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila, po potrebi ob upoštevanju variant iz 72. člena ZJN-3, in b) ponudbo je oddal ponudnik, pri katerem ne obstajajo razlogi za izključitev iz 75. člena ZJN-3 in izpolnjuje pogoje za sodelovanje ter pravila in merila iz 82. in 83. člena ZJN-3, če so bila določena.

Vlagatelj v zahtevku za revizijo zatrjuje, da ponudba izbranega ponudnika vsebuje pomanjkljivosti v delu, ki se nanaša na izkazovanje in izpolnjevanje zahtev naročnika, določenih v tehničnih specifikacijah, in da izbrani ponudnik v ponudbo ni vključil vseh gospodarskih subjektov, ki bodo sodelovali pri izvedbi javnega naročila.

1. Glede tehničnih specifikacij

Predmet zadevnega javnega naročila je nakup šestih baterijskih električnih avtobusov. Tehnične zahteve za avtobuse je naročnik določil v tabeli »*Minimalne tehnične zahteve za električni avtobus*« (4. točka »*Elementi za pripravo predračuna*« dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila). Glede izkazovanja izpolnjevanja tehničnih zahtev je naročnik zahteval, da ponudniki predložijo slikovni material ponujenega električnega vozila, tehnične specifikacije, ki dokazujejo izpolnjevanje zahtev (npr. katalog proizvajalca), ter izpolnjeno Prilogo 11 (glej točko 2.2 dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila). V Prilogi 11, ki je del dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila in v kateri je naročnik ponovil, da morajo ponudniki predložiti dokazila o izpolnjevanju vseh tehničnih specifikacij, je naročnik oblikoval tabelo s tehničnimi specifikacijami (ki je po vsebini identična tabeli »*Minimalne tehnične zahteve za električni avtobus*«) in od ponudnikov zahteval, da v tabeli navedejo mesto v predloženi tehnični dokumentaciji (specifikacije proizvajalca, tehnični listi...), iz katerega bo razvidno izpolnjevanje posamezne tehnične zahteve. Naročnik je kot »*ostale zahteve naročnika*« v 4. točki dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila zahteval, da ponudniki predložijo tehnično dokumentacijo ponujenih vozil (npr. katalog, tehnični listi...), skico vozila z dimenzijami, fotografije in kopijo vzorca izjave o CE skladnosti, kar je ponovil tudi v Prilogi 11.

Izbrani ponudnik je, kar med strankama ni sporno, potrjeno pa je z vpogledom v ponudbo izbranega ponudnika, v ponudbo (med drugim) predložil izpolnjeno Prilogo 11, dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, Tehnično poročilo, št. 26/04-2025, in ES-potrdilo o skladnosti.

1.1. Glede zahtevanega dosega vozil

Vlagatelj zatrjuje, da izbrani ponudnik ni predložil zahtevanega dokazila glede dosega vozil in da v posledici predloženega E-SORT testa (oz. Tehničnega poročila, št. 26/04-2025) ni jasno, kaj oz. kateri model vozila izbrani ponudnik ponuja.

Med strankama je nesporno, potrjeno pa je tudi z vpogledom v dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila, da je naročnik zahteval, da je doseg vozila v mestnem prometu enak ali večji od 230 km. V zvezi z dokazovanjem izpolnjevanja te zahteve je naročnik, kar med strankama ni sporno, določil posebne zahteve in sicer je zahteval predložitev tovarniškega kataloga, E-SORT testa ali drugega ustreznega potrdila neodvisne akreditirane testne organizacije (glej vprašnji in odgovora, objavljeni na portalu javnih naročil dne 5. 5. 2026 ob 11.31 in dne 11.5. 2026 ob 11.51). V zvezi z izpolnjevanjem te zahteve se je izbrani ponudnik, kot je to razvidno iz predložene Priloge 11, skliceval na dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, v katerem je v 70. točki navedeno »*Poraba energije (po standardu E-SORT 1): 0,43 kWh/km (brez HVAC porabe)*«, v 71. točki pa »*Doseg (po E-SORT 1): >240 km/polnjenje*«, ter na Tehnično poročilo, št. 26/04-2025.

Zavrtni gre navedbe vlagatelja, da ni jasno, kateri model avtobusov ponuja izbrani ponudnik. Državna revizijska komisija na podlagi vpogleda v ponudbo izbranega ponudnika ugotavlja, da ni nobenega dvoma, da je izbrani ponudnik ponudil avtobuse proizvajalca Feniksbus, d.o.o., Novi Sad, in sicer model FBI 76 M-E/CLF. Izbrani ponudnik je v ponudbo predložil dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, v katerem so predstavljene lastnosti modela avtobusa FBI 76 M-E/CLF, zato gre šteti, da izbrani ponudnik ponuja točno ta model avtobusov. Da izbrani ponudnik ponuja model FBI 76 M-E/CLF, izhaja tudi iz ofertne slike, ki jo je predložil izbrani ponudnik, in iz katere je razvidno, da se nanaša na model avtobusov FBI 76 M-E/CLF. Pritrditi gre sicer vlagatelju, da iz predloženega Tehničnega poročila, št. 26/04-2025, izhaja, da je bil v okviru preizkušanj testiran model vozila FBI 90 P-E/CLF, vendar navedeno ne vpliva na identifikacijo ponujenega modela avtobusov, ampak bi lahko odpiralo vprašanje, ali lahko izbrani ponudnik s tem dokumentom izkaže izpolnjevanje naročnikovih zahtev.

V zvezi z navedbami vlagatelja, da ker izbrani ponudnik ni predložil zahtevanega dokazila glede dosega vozil, naročnik ni preveril (ker ni mogel) izpolnjevanja zahteve glede dosega vozil, gre najprej ugotoviti, da iz navedb naročnika v odločitvi o zavrnitvi zahtevka za revizijo izhaja, da njegov zaključek o izpolnjevanju sporne zahteve temelji tako na podatkih iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« kot tudi na podatkih iz Tehničnega poročila, št. 26/04-2025.

Vlagatelj zatrjuje, da dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« ne predstavlja ustreznega dokazila, ker ne predstavlja niti tovarniškega kataloga niti E-SORT testa niti drugega (ustreznega) potrdila neodvisne akreditirane testne organizacije, vendar vlagatelj teh navedb ne konkretizira in ne pojasni, zakaj ta dokument ne predstavlja tovarniškega kataloga. Nasprotno od (pavšalnih) zatrjevanj vlagatelja Državna revizijska komisija ugotavlja, da je mogoče dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« šteti za eno izmed ustreznih dokazil, in sicer tovarniški katalog. Tovarniški katalog je dokumentacija proizvajalca, ki po svoji naravi predstavlja reklamno gradivo, v katerem proizvajalec opiše blago, ki ga izdeluje oz. ponuja, in ki je sestavljen praviloma po željah proizvajalca, ter v svojem bistvu pomeni izjavo proizvajalca o tehničnih lastnostih blaga (prim. odločitve Državne revizijske komisije v zadevah št. 018-019/2016, 018-033/2017, 018-066/2020, 018-042/2021). Dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« predstavlja dokumentacijo proizvajalca, saj je tako v glavi kot nogi tega dokumenta naveden proizvajalec Feniksbus, d.o.o., Novi Sad. Da je omenjeni dokument pripravil proizvajalec ponujenih avtobusov, zatrjuje tudi vlagatelj v zahtevku za revizijo. Upošteva se navedeno in upošteva se, da je v dokumentu »*Tehnična specifikacija vozila*« s strani proizvajalca opisan model vozila FBI 76 M-E/CLF, ki ga ponuja ta proizvajalec, je mogoče dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« šteti za izjavo proizvajalca o tehničnih lastnosti modela vozila FBI 76 M-E/CLF oz. kot katalog proizvajalca Feniksbus, d.o.o., Novi Sad. Četudi je oz. bi bil dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« pripravljen izključno za potrebe tega postopka javnega naročanja, ta dokument predstavlja izjavo proizvajalca o tehničnih lastnosti ponujenega vozila, kar je po svoji vsebini tovarniški katalog. Ker je mogoče dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« šteti kot tovarniški katalog, s katerim so

lahko ponudniki izkazali izpolnjevanje tehnične zahteve glede dosega ponujenih vozil, Državna revizijska komisija ne more pritrditi navedbam vlagatelja, da izbrani ponudnik v zvezi z zahtevo glede dosega vozil ni predložil ustrezne vrste dokazila in da (posledično) naročnik ni mogel preveriti izpolnjevanja te zahteve.

Posledično za rešitev konkretnega spora ni relevantno, ali je ustrezno drugo dokazilo, tj. Tehnično poročilo, št. 26/04-2025, ki ga je izbrani ponudnik predložil v zvezi z dokazovanjem izpolnjevanja zahteve glede dosega, zato se Državna revizijska komisija do z njimi povezanih navedb vlagatelja, izbranega ponudnika in naročnika ni vsebinsko opredeljevala. Četudi bi se za utemeljene izkazale navedbe vlagatelja, da se Tehnično poročilo, št. 26/04-2025, in rezultati preizkušanj, nanašajo izključno na testiran model vozila (tj. FBI 90 M-E/CLF), ne pa tudi na ponujen model vozil, in da zato na podlagi podatka o porabi energije, ki izhaja iz Tehničnega poročila, št. 26/04-2025, ni mogoče sklepati o porabi energije ponujenega modela vozila, bi to zgolj pomenilo, da izbrani ponudnik s sklicevanjem na Tehnično poročilo, št. 26/04-2025, ne more izkazati zahtevanega dosega ponujenih vozil in da naročnik na podlagi podatkov iz Tehničnega poročila, št. 26/04-2025, ne more zaključiti, da ponujena vozila sporno zahtevo izpolnjujejo. Vendar pa takšna ugotovitev na zakonitost naročnikova ravnanja pri pregledu ponudbe izbranega ponudnika v izpostavljenem delu ne bi mogla vplivati, saj ponudnikom skladno z zahtevami naročnika ni bilo treba predložiti več dokazil glede zahtevanega dosega vozil, ampak so navedeno zahtevo lahko izkazali s predložitvijo enega dokazila, naročnik pa je lahko že na podlagi podatka o dosegu vozila, ki izhaja iz dokumenta »*Tehnične specifikacije vozila*«, preveril, ali ponujena vozila izpolnjujejo zahtevo glede dosega.

Vlagatelj tudi ne more uspeti z navedbami, da je nepravilen naročnikov način izračuna dosega vozil na podlagi podatka o porabi energije, ki izhaja iz dokumenta »*Tehnične specifikacije vozila*« in iz Tehničnega poročila, št. 26/04-2025. Četudi bi bila metoda naročnikovega izračuna dosega vozil nepravilna, je v obravnavani zadevi ključno, da je tudi brez tega izračuna naročnik razpolagal s podatkom o dosegu ponujenih vozil – ta podatek je jasno in natančno razviden iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*«, in sicer doseg ponujenih vozil znaša več kot 240 km na polnjenje. Naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila ni zahteval, da ponudniki (v primeru izkazovanja izpolnjevanja te zahteve s sklicevanjem na tovarniški katalog) izkažejo verodostojnost podatka o dosegu vozila iz tovarniškega kataloga z E-SORT testom ali drugim testom neodvisne organizacije. Vlagatelj zato tudi ne more uspeti z navedbami, da se dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« v delu, ki se nanaša na doseg vozil, sklicuje na neustrezen E-SORT test (oz. neustrezno Tehnično poročilo, št. 26/04-2025). V zvezi s slednjimi navedbami vlagatelja gre še dodati, da se dokument »*Tehnična specifikacija vozila*« sicer res sklicuje na E-SORT, vendar iz tega dokumenta ni razvidno, da gre za E-SORT test iz Tehničnega poročila, št. 26/04-2025. Ob tem tudi ne gre spregledati, da vlagatelj v postopku pravnega varstva niti ne zatrjuje, da podatek o dosegu vozil, naveden v dokumentu »*Tehnična specifikacija vozila*«, ni pravilen oz. da ponujeni avtobusi nimajo minimalno zahtevanega dosega.

Upošteva se navedeno gre kot neutemeljene zavrniti vlagateljeve navedbe, da izbrani ponudnik v zvezi z zahtevo glede dosega vozil ni predložil ustrezne vrste dokazila in da (posledično) naročnik ni mogel preveriti izpolnjevanja te zahteve. Izbrani ponudnik je predložil dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, ki ga je mogoče šteti za tovarniški katalog in iz katerega izhaja, da imajo ponujena vozila zahtevan doseg več kot 240 km na polnjenje, kar je večji doseg, kot ga je zahteval naročnik. Ker vlagatelj ni izkazal, da je ponudba izbranega ponudnika v tem delu pomanjkljiva, se za pravno nerelevante izkažejo njegove navedbe glede (ne)dopustnega dopolnjevanja ponudb v tem delu. Navedbe vlagatelja, vezane na izkazovanje izpolnjevanja zahteve glede dosega vozil, gre zato zavrniti kot neutemeljene.

1.2. Glede zahtevane moči motorja

Vlagatelj v zahtevku za revizijo zatrjuje, da ponujena vozila izbranega ponudnika ne izpolnjujejo zahteve naročnika glede moči motorja.

Med strankama je nesporno, potrjeno pa je tudi z vpogledom v dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila, da je naročnik zahteval: »moč motorja ≥ 100 kW«. V zvezi z izpolnjevanjem te zahteve se je izbrani ponudnik, kot je to razvidno iz Priloge 11, skliceval na dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, v katerem je v 52. točki »Moč motorja« navedeno: »a. 160,0 kW (maksimalna), b. 92,0 kW (konstantna R85), c. Premagovanje klančin 16%, d. Zavorna moč/rekuperacija: do 60,0 kW«. V ponudbi izbranega ponudnika se nahaja tudi ES–potrdilo o skladnosti, v katerem je navedeno: »Največja urna moč 59-94 kW, Največja neto moč 160 kW, Največja 30-minutna moč 85 kW«.

Iz navedb vlagatelja in naročnika je razvidno, da je med njima sporna razlaga dela dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, ki se nanaša na naročnikovo zahtevo, da je moč motorja minimalno 100 kW. Vlagatelj zatrjuje, da se ta zahteva ne more nanašati na maksimalno moč motorja, pač pa nazivno moč motorja, in da bi skladno z naročnikovo zahtevo morale biti konstantna moč motorja R85, največja urna moč motorja in največja 30-minutna moč motorja minimalno 100 kW. Naročnik in izbrani ponudnik navedenemu nasprotujeta in zatrjujeta, da naročnik ni specificiral vrste moči oz. ni izrecno zahteval podatka o konstantni moči motorja R85.

V tej zvezi Državna revizijska komisija najprej pojasnjuje, da mora naročnik, skladno z načelom enakopravne obravnave ponudnikov (7. člen ZJN-3) in načelom transparentnosti javnega naročanja (6. člen ZJN-3), zahteve v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določiti jasno, natančno in nedvoumno oz. tako, da lahko vsi razumno obveščeni in običajno skrbni ponudniki razumejo njihov natančen obseg in jih razlagajo enako, naročnik pa lahko učinkovito preizkusi, ali ponudbe ponudnikov ustrezajo zahtevam, ki se nanašajo na zadevno javno naročilo (prim. odločitve Državne revizijske komisije v zadevah št. 018-107/2017, 018-219/2017, 018-028/2020 in sodbe Sodišča EU v zadevah C-368/10, C-42/13, C-324/14, C-387/14, C-223/16). Pri pregledu ponudb mora naročnik upoštevati zahteve, navedene v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila, in sicer na način, kot so zapisane. V nasprotnem primeru naročnik krši ne le obe prej navedeni načeli, temveč tudi določbo drugega odstavka 67. člena ZJN-3, ki prepoveduje spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila po poteku roka za prejem ponudb.

V zvezi z razlago določb dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila je Državna revizijska komisija že večkrat pojasnila (prim. odločitve v zadevah, št. 018-048/2022, 018-161/2023, 018-052/2024, 018-012/2025, 018-018/2026), da je zahtevo, ki je jasna, potrebno razlagati tako, kot je zapisana. Nejasnih določb dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila pa v skladu z ustaljeno prakso Državne revizijske komisije ni mogoče interpretirati v škodo ponudnikov. Če je zahteva zapisana splošno in ohlapno ali na način, da dopušča več možnih razlag, je ni mogoče tolmačiti v škodo ponudnika, ki je zahtevo iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila izpolnil v mejah, ki jo razlaga take zahteve še dopušča.

V obravnavanem primeru je naročnik zahteval, da je minimalna moč motorja 100 kW, s čimer je opredelil najmanjšo moč motorja, ki jo morajo ponujena vozila dosegati. Vendar naročnik ob tem ni opredelil vrste moči oz. karakteristične moči motorja in tako ni navedel, ali mora biti nazivna moč ali največja moč ali največja urna moč motorja ali največja 30-minutna moč motorja minimalno 100 kW, zato je po presoji Državna revizijska komisija mogoče sporno zahtevi izpolniti s katerokoli vrsto moči oz. katerokoli karakteristično močjo motorja, ki je minimalno 100 kW. Sporno zahtevo je (ob odsotnosti opredelitve vrste moči oz. karakteristične moči motorja) tako

mogoče razumeti tudi na način, ki ga ponujata naročnik in izbrani ponudnik, in sicer, da je v okviru sporne zahteve relevantna maksimalna moč motorja. Tudi vlagatelj, razen gole trditve, da maksimalna moč motorja »ni tista s katero se izkazuje naročnikova zahteva, saj gre za maksimalno moč motorja, ki ni moč motorja skladno z naročnikovo zahtevo«, ni navedel nič takega, na podlagi česar bi bilo mogoče zaključiti, da v okviru sporne zahteve ne bi mogla biti relevantna maksimalna moč motorja. Ob odsotnosti naročnikove opredelitve zahtevane vrste moči oz. zahtevane karakteristične moči motorja bi razlaga sporne zahteve na način, za katerega se zavzema vlagatelj, in sicer, da bi morale biti vse vrste moči oz. karakteristične moči motorja minimalno 100 kW oz. da bi morale biti nazivna moč (oz. konstantna moč motorja R85), največja urna moč in največja 30-minutna minimalno 100 kW, pomenila, da se sporni zahtevi po poteku roka za predložitev ponudb daje ožjo vsebino, ki iz nje izhaja, kar bi pomenilo kršitev drugega odstavka 67. člena ZJN-3, načela transparentnosti javnega naročanja ter načela enakopravne obravnave ponudnikov.

Zavrnilo gre zato navedbe vlagatelja, da bi skladno z zahtevo naročnika morale biti nazivna moč oz. konstantna moč motorja R85, urna moč motorja in 30 minutna moč motorja minimalno 100 kW. Ker torej podatka o urni moči motorja in 30 minutni moči motorja nista odločilna za presojo izpolnjevanja sporne zahteve, se Državna revizijska komisija ni opredeljevala, ali sta omenjena podatka nerelevantna pri presoji izpolnjevanja te zahteve tudi iz razloga, ker sta navedena v ES-potrdilu o skladnosti.

Ker je torej mogoče naročnikovo zahtevo glede moči motorja, ob upoštevanju njene ohlapnosti, razlagati (tudi) tako, da je relevantna maksimalna moč motorja, in upošteva, da (kot to navaja tudi vlagatelj) iz ponudbe izbranega ponudnika izhaja, da je maksimalna moč motorja 160 kW, in torej večja od 100 kW, Državna revizijska komisija ugotavlja, da naročniku ni mogoče očitati kršitev pri pregledu ponudbe izbranega ponudnika, ko je zaključil, da je ponudba izbranega ponudnika v izpostavljenem delu skladna z zahtevami, določenimi v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila, s tem povezane navedbe vlagatelja pa gre zavrnitvi kot neutemeljene.

1.3. Glede kapacitete avtobusov

Vlagatelj v zahtevku za revizijo zatrjuje, da so v ponudbi izbranega ponudnika navedeni različni podatki o številu sedežev, številu stojišč, številu prostorov za invalide in posledično o skupni kapaciteti potnikov, pri tem pa ni razvidno, kateri od podatkov o skupni kapaciteti je pravilen, zato naročnik ni mogel zaključiti, da je izpolnjena zahteva glede skupne kapacitete avtobusov. Te zahteve ponujeni avtobusi tudi ni izpolnjujejo.

Naročnik je v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila zahteval, da ima vsak avtobus minimalno 9 potniških sedežev in da je skupna kapaciteta avtobusa minimalno 28 potnikov. V zvezi z izpolnjevanjem teh zahtev se je izbrani ponudnik, kot je to razvidno iz Priloge 11, skliceval na ofertno sliko, iz katere je razvidno 12 sedežev, in na dokument »*Tehnična specifikacija vozila*«, v katerem je od 90. do 97. točke navedeno: »*Kapaciteta potnikov in sedeži: 12 sedežev (2+2 spread kot PMR), brez invalidskega vozička, do 17 stojišč + 1 voznik ali 12 sedežev, 1 invalidski voziček, do 13 stojišč + 1 voznik; Skupna kapaciteta: do 29 potnikov + 1 voznik*«. V ponudbi izbranega ponudnika se nahaja tudi ES-potrdilo o skladnosti, iz katerega glede kapacitete avtobusov izhaja: »*18 +1 sedež, 1 mesto za uporabo invalidskega vozička, 4 stojišča*«.

Pritrditi gre vlagatelju, da iz ES-potrdila o skladnosti in dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« izhajajo različni podatki glede števila sedežev in skupne kapacitete avtobusov. Vendar pa Državna revizijska komisija pritrdi naročniku, da podatki, navedeni v ES-potrdilu o skladnosti (oz. certifikat o skladnosti - certificate of conformity), v obravnavanem primeru niso relevantni za presojo skladnosti ponujenih avtobusov z zahtevami naročnika, saj je naročnik zahteval vzorec

izjave o CE skladnosti (da predloženo ES–potrdilo o skladnosti predstavlja zahtevano izjavo o CE skladnosti, med strankama ni sporno). Iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila sicer ni razvidno, izkazovanju izpolnjevanja katere zahteve je bilo namenjeno to dokazilo oz. kaj naj bi ponudniki s predložitvijo omenjenega dokumenta izkazovali (naročnik sicer zatrjuje, da namen te zahteve ni bil dokazovanje izpolnjevanja minimalnih tehničnih zahtev, temveč pridobitev vzorca dokumentacije, ki se nanaša na skladnost ponujenega tipa vozil, kar pa iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila ne izhaja), vendar je v obravnavani zadevi ključno, da je naročnik zahteval **vzorec** izjave o CE skladnosti in ne izjave o CE skladnosti za konkretno ponujene avtobuse oz. ES-potrdila o skladnosti za konkretno ponujene avtobuse, ki bodo predmet dobave. Pojasniti gre, da je certifikat o skladnosti (oz. ES-potrdilo o skladnosti), skladno s 5. točko 3. člena Uredbe (EU) 2018/858¹, dokument, ki ga izda proizvajalec in ki potrjuje, da proizvedeno vozilo ustreza odobrenemu tipu vozila in je ob izdelavi skladno z vsemi regulativnimi akti, ki so bili v veljavi v času njegove proizvodnje. V certifikatu o skladnosti je (med drugim) navedena identifikacijska številka vozila, datum proizvodnje vozila in glavne značilnosti vozila in njegove tehnične lastnosti (gl. 36. člen Uredbe (EU) 2018/858 in 8. člen ter Prilogo VIII Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/683²). Certifikat o skladnosti oz. ES-potrdilo o skladnosti se torej nanaša na konkretno že izdelano vozilo. Ponudniki zato v obravnavanem primeru, ko naročnik ne zahteva dobave že izdelanih avtobusov, pač pa dopušča, da se ta šele izdelajo (gl. 10. člen osnutka pogodbe, ki je del dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila), za ponujena, še ne izdelana vozila, niti niso mogli predložiti ES-potrdila o skladnosti, saj bo ta dokument proizvajalec izdal šele ob izdelavi vozila. Ker je naročnik zahteval **vzorec** izjave o CE skladnosti in upošteva naravo ES-potrdila o skladnosti, gre pritrditi smiselnim navedbam naročnika, da podatki iz ES-potrdila o skladnosti, ki ga je predložil izbrani ponudnik in ki se nanaša na konkretno že izdelano vozilo z identifikacijsko številko, navedeno v tem dokumentu, niso relevantni za presojo skladnosti ponujenih vozil z naročnikovimi zahtevami.

Vlagatelj sicer pravilno navaja, da naročnik ni določil, s katero tehnično dokumentacijo ponudniki izkažejo izpolnjevanje zahteve glede kapacitete avtobusov, prav tako vlagatelj pravilno navaja, da mora biti ponudba notranje skladna oz. da morajo biti podatki, s katerimi ponudniki opredeli in opiše predmet ponudbe medsebojno skladni in da pri pregledu ponudb ni mogoče selektivno upoštevati le nekaterih ponudbenih podatkov. Vendar pa iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila ne izhaja naročnikova izrecna zahteva, da ponudniki tehnične zahteve izkažejo s predložitvijo ES-potrdila o skladnosti. Poleg tega gre ponoviti, da za ponujena, neizdelana vozila ES-potrdilo o skladnosti (še) ne obstoji, zato je po naravi stvari logično, da se ES-potrdilo o skladnosti, ki ga je predložil izbrani ponudnik, ne more nanašati na ponujene avtobuse, ampak na nek drug konkreten avtobus, ki ni predmet ponudbe. Izbrani ponudnik se na podatke iz predloženega ES-potrdila o skladnosti tudi ni skliceval v smislu izkazovanja izpolnjevanja zahtev, kar je razvidno iz Priloge 11, ki se nahaja v ponudbi izbranega ponudnika. Zato gre šteti, da je sporno ES-potrdilo o skladnosti predloženo izključno z namenom izpolnitve naročnikove zahteve, da morajo ponudniki predložiti **vzorec** izjave o CE skladnosti, ne pa z namenom izkazovanja izpolnjevanja zahteve glede kapacitete avtobusov. Upošteva navedeno Državna revizijska komisija ugotavlja, da naročniku ni mogoče očitati kršitev, ko pri pregledu ponudbe izbranega ponudnika ni upošteval podatkov o kapaciteti avtobusa, ki izhajajo ES-potrdila o skladnosti, navedbe vlagatelja, da v posledici predložitve ES-potrdila o skladnosti iz ponudbe izbranega ponudnika izhajajo različni podatki, vezani na kapaciteto avtobusov, pa se izkažejo kot neutemeljene.

¹ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L št. 151 z dne 14. 6. 2018)

² Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L št. 163 z dne 26. 5. 2020).

Državna revizijska komisija, v nasprotju z vlagateljem, ugotavlja, da tudi iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*« ne izhajajo različni podatki o skupni kapaciteti avtobusa, saj iz njega jasno in nedvoumno izhaja, da je skupna kapaciteta avtobusa do 29 potnikov (glej 97. točko omenjenega dokumenta). Vlagatelj sicer pravilno navaja, da sta v tem dokumentu predstavljeni dve različni razporeditvi (potnikov), in sicer brez uporabnika invalidskega vozička avtobus omogoča prevoz 29 potnikov, v primeru prevoza uporabnika invalidskega vozička avtobus omogoča prevoz (le) 26 potnikov. Vendar iz navedenega izhaja zgolj, da je del notranjosti avtobusa mogoče uporabiti ali kot stojišča ali kot prostor za prevoz uporabnika invalidskega vozička. Ko se ta prostor uporablja kot stojišča (in ne za prevoz uporabnika invalidskega vozička), celotna površina avtobusa omogoča prevoz 29 potnikov (12 sedežev in 17 stojišč). Ko pa ta prostor uporablja uporabnik invalidskega vozička, se zaradi zagotavljanja ustreznega prostora za varno namestitvev in pritrditev invalidskega vozička zmanjša uporabna površina stojišč, zato v tem primeru avtobus omogoča prevoz zgolj 26 potnikov (12 sedežev, 1 invalidski voziček in 13 stojišč). Treba je razlikovati med skupno možno kapaciteto avtobusa, ta v obravnavanem primeru znaša 29 potnikov, in razpoložljivo kapaciteto avtobusu v primeru prevoza uporabnika invalidskega vozička. Prevoz uporabnika invalidskega vozička zmanjša število razpoložljivih stojišč, ne spremeni pa skupne kapacitete avtobusa oz. lastnosti avtobusa, da omogoča prevoz 29 potnikov. Enak princip velja pri različnih konfiguracijah vozil, kjer se del sedežev lahko odstrani, zloži ali nadomesti z namenskim prostorom, ne da bi se zaradi tega spremenila osnovna oziroma deklarirana kapaciteta vozila. Državna revizijska komisija zato, v nasprotju z zatrjevanjem vlagatelja, ugotavlja, da iz ponudbe izbranega ponudnika ne izhajajo različni podatki o skupni kapaciteti ponujenih avtobusov, ampak izhaja zgolj en podatek, in sicer skupna kapaciteta ponujenih avtobusov znaša 29 potnikov.

Vlagatelj nadalje še zatrjuje, da ponujeni avtobusi ne izpolnjuje zahteve glede skupne kapacitete, ker je zahtevano kapaciteto (tj. minimalno 28 potnikov) mogoče doseči le v primeru prevoza brez uporabnika invalidskega vozička, kar ni skladno z zahtevami naročnika, saj je naročnik zahteval, da so ponujena vozila prilagojena invalidom. Vlagatelj sicer pravilno navaja, da naročnik zahteva avtobuse prilagojene invalidom - v točki 9.2. tabele »*Minimalne tehnične zahteve za električni avtobus*« je naročnik namreč zahteval, da so avtobusi opremljeni s klančino (rampo) za invalidske in otroške vozičke, mehanizmom za pritrditev invalidskega vozička ter ostalimi potrebnimi prilagoditvami ter tipko za vstop in izstop in da morajo biti v avtobusu označena površina za uporabnike invalidskih in otroških vozičkov. Vendar pa naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila ni zahteval, da mora avtobus zagotavljati prevoz oz. kapaciteto min. 28 potnikov (tudi) v primeru prevoza uporabnika invalidskega vozička. Naročnik je opredelil zgolj minimalno kapaciteto avtobusa, ne da bi ob tem tudi zahteval, da mora biti minimalna kapaciteta avtobusa izpolnjena v primeru prevoza uporabnika invalidskega vozička. Kot je zapisala Državna revizijska komisija že v svojih številnih odločitvah (prim. odločitve v zadevah št. 018-105/2022, 081-031/2023, 018-076/2024, 018-020/2025), od ponudnikov ni mogoče zahtevati več ali drugače, kot je od njih terjala vnaprej pripravljena dokumentacija v zvezi z oddajo javnega naročila. Da bi bilo mogoče od ponudnikov zahtevati, da ponudijo avtobus, ki v primeru prevoza uporabnika invalidskega vozička omogoča prevoz minimalno 28 potnikov, bi morala takšna zahteva izhajati iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila na jasen in nedvoumen način. Slediti navedbam vlagatelja v tem delu, bi po svoji vsebini pomenilo določanje konkretne vsebine zahteve šele po poteku roka za oddajo ponudb, kar bi pomenilo kršitev drugega odstavka 67. člena ZJN-3, načela transparentnosti javnega naročanja ter načela enakopravne obravnave ponudnikov.

Državna revizijska komisija zato ugotavlja, da vlagatelj ni izkazal naročnikovih kršitev, ko je pri pregledu ponudbe izbranega ponudnika na podlagi podatka iz dokumenta »*Tehnična specifikacija vozila*«, in sicer, da je skupna kapaciteta avtobusa do 29 potnikov (kar je več od

zahtevane kapacitete min. 28 potnikov), zaključil, da je ponudba izbranega ponudnika skladna z zahtevami. Vlagateljeve navedbe v tem delu gre zato zavrniti kot neutemeljene.

2. Glede sodelovanja proizvajalca avtobusov v ponudbi izbranega ponudnika

Med strankama je nesporno, potrjeno pa je z vpogledom v dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila, da je naročnik zahteval predstavitev vseh gospodarskih subjektov, ki bodo sodelovali pri izvedbi javnega naročila in da je naročnik (kljub temu, da gre za javno naročilo blaga) zahteval, da ponudniki prigrasijo podizvajalce. Med strankama je nadalje nesporno, potrjeno pa je z vpogledom v ponudbo izbranega ponudnika, da je izbrani ponudnik oddal samostojno ponudbo (in ne skupne ponudbe) in da v ponudbi ni prigrasil podizvajalcev oz. da proizvajalec ponujenih avtobusov Feniksbus, d.o.o., Novi Sad, v ponudbi izbranega ponudnika ne nastopa niti kot partner niti kot podizvajalec.

Vlagatelj v postopku pravnega varstva ni prekal trditve naročnika in izbranega ponudnika, da bo v obravnavanem primeru proizvajalec avtobuse izdelal, prodal ter dobavil izbranemu ponudniku, izbrani ponudnik pa jih bo prodal in dobavil naročniku, zato jih Državna revizijska komisija, ob upoštevanju drugega odstavka 214. člena Zakona o pravnem postopku (Uradni list RS, št. 26/1999 s sprem., v nadaljevanju: ZPP) v povezavi s prvim odstavkom 13. člena ZPVPJN, šteje za priznane. Državna revizijska komisija je zato kot nepotreben zavrnila dokazni predlog izbranega ponudnika z zaslišanjem njegovega zakonitega zastopnika, s katerim želi izbrani ponudnik dokazati trditve o odnosu med njim in proizvajalcem.

Med strankama pa je sporno, ali je bil izbrani ponudnik v ponudbi dolžan predstaviti proizvajalca ponujenih avtobusov bodisi kot partnerja v skupni ponudbi (prim. točko 2.6 dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila) bodisi kot podizvajalca (ki je, skladno s prvim odstavkom 94. člena ZJN-3, gospodarski subjekt, ki je pravna ali fizična oseba in za ponudnika, s katerim je naročnik po tem zakonu sklenil pogodbo o izvedbi javnega naročila ali okvirni sporazum, dobavlja blago ali izvaja storitve oziroma gradnjo, ki je neposredno povezana s predmetom javnega naročila) in zanj predložiti ESPD obrazec.

Državna revizijska komisija najprej ugotavlja, da naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila ni izrecno zahteval, da ponudniki proizvajalca ponujenih avtobusov vključijo v ponudbo kot partnerja v skupni ponudbi ali kot podizvajalca. Navedenega ne spreminja vlagateljevo sklicevanje na vprašanje in odgovor, objavljena na portalu javnih naročil dne 5. 5. 2026 ob 11.59. Naročnikova ugotovitev predlogu za podaljšanje roka za predložitev ponudb, ki ga zainteresirani gospodarski subjekt utemeljeval z navedbami, da naročnik zahteva dokumentacijo za podizvajalce in da bodo ponudniki predvsem zastopniki ali pooblaščen distributerji proizvajalcev, ki niso iz Slovenije, temveč iz EU ali celo tretjih držav, namreč ne predstavlja naročnikove zahteve, da ponudniki proizvajalca ponujenih avtobusov vključijo v ponudbo kot partnerja v skupni ponudbi ali kot podizvajalca.

Državna revizijska komisija ne more pritrditi navedbam vlagatelja, da bo glede na določbe dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila proizvajalec ponujenih avtobusov izvedel del javnega naročila oz. izvajal storitve, ki so neposredno povezane s predmetom naročila. Vlagatelj sicer pravilno navaja, da je naročnik v dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila vključil nekatere določbe, ki so povezane s proizvajalcem ponujenih avtobusov. Naročnik je namreč zahteval, da ponudniki v ponudbo predložijo tehnično dokumentacijo proizvajalca, poleg tega si je naročnik v 10. členu osnutka pogodbe pridržal pravico nadziranja proizvodnje naročenih električnih vozil, dobavitelja (oz. izvajalca) pa je zavezal, da pri proizvajalcu zagotovi možnost nadzora in da v primeru ugotovljenih napak ali odstopanj pri proizvodnji ustrezno ukrepa. S

podpisom pogodbe se dobavitelj tudi zavezuje, da naročniku ob dokončnem prevzemu izroči kopijo originalnega računa proizvajalca (gl. 12. člen vzorca pogodbe).

Vendar gre, ne glede na navedene določbe dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, ugotoviti, da je predmet konkretnega javnega naročila nakup električnih avtobusov. Pri presoji predmeta javnega naročila je namreč treba izhajati iz tega, kaj naročnik dejansko naroča in za kaj se zavezuje plačati pogodbeno ceno. V konkretnem primeru je predmet naročila dobava oz. nakup avtobusov, ki morajo ob dobavi izpolnjevati zahteve, določene v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila. Predmet javnega naročila, v nasprotju z zatrjevanjem vlagatelja, ni proizvodnja avtobusov; naročnik ne naroča proizvodnje avtobusov in v posledici pogodbenega določila o nadzoru proizvodnje ne bo postal naročnik proizvodnega procesa, niti proizvodnja ne bo postala del predmeta naročila. Predmet javnega naročila tudi ni odprava ugotovljenih napak ali odstopanj pri proizvodnji naročenih avtobusov. Proizvajalec ponujenih avtobusov zato s tem, ko bo omogočil nadzor nad proizvodnjo in bo odpravil morebitne (lastne) napake ali odstopanja pri proizvodnji, ne bo izvajal dela javnega naročila, ne bo sodeloval pri izvedbi javnega naročila in ne bo izvajal storitev, neposredno povezanih s predmetom naročila. Pravica naročnika, da nadzoruje proizvodnjo in obvesti dobavitelja o ugotovljenih napakah ali odstopanjih pri proizvodnji, predstavlja zgolj nadzorni oz. kontrolni mehanizem, katerega namen je omogočiti naročniku preverjanje, ali bo končni proizvod izdelan skladno z zahtevami oz. da se že ob proizvodnji avtobusov prepreči, da dobavljeni avtobusi ne bi bili skladni z zahtevami naročnika. Zavezo dobavitelja, da naročniku zagotovi možnost nadzora pri proizvajalcu, je zato treba razumeti kot pogodbeno obveznost dobavitelja, povezano z izvedbo dobave avtobusov.

Predmet javnega naročila tudi ni priprava ponudbene dokumentacije in tehnične dokumentacije, predložene v ponudbo, kot tudi ne izdajanje ali izročanje računov. Samo dejstvo, da tehnična dokumentacija, ki je bila predložena v ponudbo izbranega ponudnika, in original račun za avtobuse (kopijo, katerega mora izročiti dobavitelj naročniku), izvirajo iz sfere proizvajalca, ne pomeni, da proizvajalec prevzema del javnega naročila ali da bo izvajal storitve, neposredno povezane s predmetom naročila. Naročnik tudi ne zahteva, da mu kopijo originalnega računa proizvajalca izroči proizvajalec, pač pa, da mu jo ob dokončnem prevzemu avtobusov izroči dobavitelj. Izročitev originalnega računa predstavlja pogodbeno obveznost dobavitelja, povezano z izvedbo dobave avtobusov.

Vlagatelj še zatrjuje, da bo proizvajalec avtobusov izvajal storitve oz. dobavil blago, ki je neposredno povezano s predmetom javnega naročila, ker bodo v konkretnem primeru avtobusi izdelani in dobavljeni po posebnih naročnikovih specifikacijah.

V zvezi s statusom podizvajalca je Državna revizijska komisija že večkrat (prim. npr. odločitve v zadevah št. 018-293/2010, 018-081/2011, 018-268/2012, 018-032/2029, 018-070/2023) pojasnila, da proizvajalca blaga, ki ga ponudnik ponuja, ni mogoče šteti za podizvajalca že samo zato, ker ponudnik ponuja njegovo blago. Ponudniki blaga, ki nastopajo v postopkih javnega naročanja, velikokrat niso tudi sami proizvajalci ponujenega blaga, ampak na podlagi raznih oblik sodelovanja s proizvajalci njihovo blago uporabljajo pri svoji dejavnosti in ga ponudijo naročniku, ko sodelujejo v postopkih javnega naročanja. Vključitev proizvajalca v ponudbo je potrebna, če gre za blago, ki je izdelano in dobavljeno po posebnih naročnikovih specifikacijah, medtem ko v primerih, ko gre za blago, ki s strani proizvajalca ni posebej prilagojeno posameznemu naročniku, ni mogoče šteti, da je blago tako neposredno povezano s predmetom javnega naročila, da bi morali njegovega proizvajalca šteti za subjekt, ki izvaja del javnega naročila ali za podizvajalca v smislu prvega odstavka 94. člena ZJN-3.

Čeprav vlagatelj pravilno navaja, da bodo v konkretnem primeru avtobusi izdelani po zahtevah naročnika, določenih v tehničnih specifikacijah, to ne pomeni že tudi, da gre za blago oz.

avtobuse, ki so posebej prilagojeni konkretnemu naročniku. Zgolj dejstvo, da se sestava avtobusa (oz. tehnična zasnova, lastnosti, oprema in funkcionalnosti avtobusa) razlikuje od sestave avtobusa (oz. tehnične zasnove, lastnosti, opreme in funkcionalnosti avtobusa), ki jo izbere drug kupec, še ne pomeni, da gre za individualno proizvodnjo za konkretnega naročnika. Treba je namreč, kot to smiselno zatrjujeta tudi naročnik in izbrani ponudnik, razlikovati med situacijo, ko proizvajalec izdelava avtobuse na podlagi naročnikovih zahtev, vendar znotraj obstoječega proizvodnega programa in tehničnih možnosti proizvajalca, in med situacijo, ko proizvajalec avtobuse specifično razvije, projektira ali izdelava izključno za potrebe konkretnega naročnika in ga kot takega ne proizvaja oz. ne ponuja drugim kupcem. Za presojo vprašanja, ali je bil izbrani ponudnik dolžan vključiti proizvajalca ponujenih avtobusov v ponudbo, je odločilno, ali bo proizvajalec zaradi konkretnega naročila izdelal poseben avtobus v sestavi oz. s tehnično zasnovo, lastnostmi, opremo in funkcionalnostjo, ki ni del njegovega običajnega proizvodnega programa in ga bo proizvajalec izvedel zgolj za konkretnega naročnika, ali pa bo proizvajalec zgolj izdelal avtobus v sestavi oz. s tehnično zasnovo, lastnostmi, opremo in funkcionalnostjo, ki so del njegovega proizvodnega programa in ki jih lahko izberejo tudi drugi kupci avtobusov. Če so naročnikove specifikacije (npr. dimenzije avtobusov, število sedežev, oprema avtobusov, prilagoditve za invalide...) izpolnjene v okviru proizvajalčevega (običajnega) proizvodnega programa in lahko te lastnosti avtobusov izberejo tudi drugi kupci, potem proizvodnje takšnega avtobusa ni mogoče šteti za individualno proizvodnjo za konkretnega naročnika, ampak za serijsko proizvodnjo, avtobuse pa gre šteti za generično, kataloško blago.

Za zaključek, da so avtobusi izdelani in prilagojeni za konkretnega naročnika, torej ne zadošča zgolj ugotovitev, da bodo avtobusi izdelani po zahtevah naročnika, določenih v tehničnih specifikacijah, ampak je takšen zaključek mogoče napraviti šele na podlagi ugotovitve, da proizvajalec ponujenih avtobusov v zahtevani sestavi (oz. z zahtevano tehnično zasnovo, z zahtevano opremo, z zahtevanimi lastnostmi ali z zahtevanimi funkcionalnostmi) ne proizvaja v okviru svojega rednega proizvodnega programa in da proizvajalec vsaj ene zahtevane lastnosti avtobusov (npr. glede opreme, funkcionalnosti) ne ponuja tudi drugim potencialnim kupcem, ampak jo bo izvedel izključno za konkretnega naročnika.

Vlagatelj v postopku pravnega varstva, čeprav je na njemu trditveno in dokazno breme (prim. drugi odstavek 15. člena ZPVPJN ter 7. in 212. člen ZPP, v povezavi s 13. členom ZPVPJN), ne zatrjuje, da proizvajalec avtobusov v zahtevani sestavi (z zahtevano tehnično zasnovo, zahtevanimi lastnostmi, zahtevano opremo in zahtevanimi funkcionalnostmi avtobusa) ne proizvaja in ne navede niti ene tehnične zahteve naročnika, vezane na avtobuse, ki je proizvajalec ne bi zagotovil v okviru rednega proizvodnega programa in ki je proizvajalec ne bi ponujal tudi drugim kupcem, ampak bi jo zagotovil izključno za konkretnega naročnika. Državna revizijska komisija zato nima dejstvene podlage za zaključek, da proizvajalec katere izmed zahtevanih tehničnih specifikacij ne zagotavlja v okviru svojega proizvodnega programa in da bo to tehnično specifikacijo zagotovil le konkretnemu naročniku in da gre posledično za prilagojeno izdelavo in dobavo avtobusov konkretnemu naročniku.

Ker vlagatelj v tem delu ni zmogel trditveno-dokaznega bremena, posledično pa se na naročnika ni prevalilo trditveno-dokazno breme, da zatrjuje (in dokaže), da so očitki v zahtevku za revizijo neutemeljeni oz. da proizvajalec avtobusov v okviru proizvodnega programa omogoča proizvodnjo vseh tehničnih zahtev in da gre posledično za generično proizvodnjo oz. kataloške avtobuse, je Državna revizijska komisija kot nepotreben zavrnila dokazni predlog izbranega ponudnika z zaslišanjem njegovega zakonitega zastopnika, s katerim želi dokazati, da so naročnikove zahteve glede avtobusov standardne in gre zato za serijsko proizvodnjo avtobusov.

Upošteva je navedeno Državna revizijska komisija ugotavlja, da vlagatelj ni izkazal naročnikovih kršitev, ko je ponudbo izbranega ponudnika, kljub temu da ta proizvajalca ponujenih avtobusov

ni vključil v ponudbo, ocenil za skladno z zahtevami naročnika, zato gre s tem povezane navedbe izbranega ponudnika zavrniti kot neutemeljene.

3. Sklepno

Na podlagi navedenega Državna revizijska komisija ugotavlja, da vlagatelj v okviru zahtevka za revizijo ni uspel izkazati naročnikovih kršitev v postopku oddaje javnega naročila, zato je, na podlagi prve alineje prvega odstavka 39. člena ZPVPJN, vlagatelj zahtevkov za revizijo zavrnila kot neutemeljenega.

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

Vlagatelj zahteva tudi povračilo stroškov, nastalih v postopku pravnega varstva. Vlagatelj z zahtevkom za revizijo ni uspel, povrnitev stroškov pa je odvisna od utemeljenosti zahtevka za revizijo, zato je Državna revizijska komisija, upoštevajoč tretji odstavek 70. člena ZPVPJN, zavrnila zahtevo vlagatelja za povrnitev stroškov.

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

Povrnitev stroškov pravnega varstva zahteva tudi izbrani ponudnik. Državna revizijska komisija je zahtevo izbranega ponudnika za povračilo stroškov zavrnila, saj je ocenila, da v konkretnem primeru prispevek izbranega ponudnika k rešitvi zadeve ni bil bistven in ni pripomogel ne k hitrejši ne k enostavnejši rešitvi zadeve ter da posledično priglašeni stroški izbranega ponudnika niso bili potrebni (četrti in osmi odstavek 70. člena ZPVPJN).

S tem je utemeljena odločitev Državne revizijske komisije iz 3. točke izreka tega sklepa.

Pravni pouk:

Zoper to odločitev je dovoljen upravni spor. Tožba se vloži pri Upravnem sodišču Republike Slovenije, Fajfarjeva 33, 1000 Ljubljana, v 30 dneh od vročitve te odločitve, in sicer neposredno pisno pri sodišču, po pošti ali po elektronski poti (portal eSodstvo).

Predsednik senata:
Igor Luzar, univ. dipl. prav.,
član Državne revizijske komisije

Vročiti:

- naročnik,
- vlagatelj – po pooblaščenju,
- izbrani ponudnik – po pooblaščenju,
- ministrstvo, pristojno za javna naročila.

Vložiti:

- v spis zadeve, tu.