



Slovenska cesta 54
SI-1000 Ljubljana
T 01 234 28 00

dkom@dkom.si
www.dkom.si

Številka: 018-139/2026-4
Datum: 21. 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 Marka Medveda kot predsednika senata, Igorja Luzarja kot člana senata in mag. Zlate Jerman kot članice senata v postopku pravnega varstva pri oddaji javnega naročila »*Prevozi osnovnošolskih otrok v OŠ dr. Antona Trstenjaka Negova za šolski leti 2026/2027 in 2027/2028*« (sklopa 1 in 2) in na podlagi zahtevka za revizijo, ki ga je vložil vlagatelj Arriva, d. o. o., Kranj (v nadaljevanju: vlagatelj), ki ga zastopa Odvetniška pisarna Mužina, Žvipelj in partnerji, d. o. o., Ljubljana (v nadaljevanju: pooblaščenec), zoper ravnanje naročnika Občina Gornja Radgona, Gornja Radgona (v nadaljevanju: naročnik), 21. 10. 2026

odločila:

1. Zahtevku za revizijo se ugotovi in se razveljavi odločitev o oddaji javnega naročila za sklopa 1 in 2, kot izhaja iz dokumenta »*Odločitev v zvezi z oddajo javnega naročila*« št. 430-10/2026-15-U129 z dne 18. 8. 2026.
2. Naročnik je dolžan vlagatelju povrniti stroške v višini 6.397,88 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:

Naročnik je v postopku oddaje javnega naročila (objava obvestila o javnem naročilu 10. 6. 2026 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN004607/2026-EUe16/01, in 10. 6. 2026 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 395887-2026) z dokumentom »*Odločitev v zvezi z oddajo javnega naročila*« št. 430-10/2026-15-U129 z dne 18. 8. 2026 (objava 18. 8. 2026 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN004607/2026-ODL/01) sodelujoča gospodarska subjekta obvestil, da je za sklopa 1 in 2 izbral ponudbo ponudnika Lešnik & Zemljič, d. o. o., Sveta Trojica v Slovenskih goricah (v nadaljevanju: izbrani ponudnik).

Vlagatelj je 28. 8. 2026 na portalu eRevizija vložil zahtevek za revizijo z dne 27. 8. 2026 ter predlagal razveljavitev odločitve o oddaji javnega naročila za sklopa 1 in 2, pa tudi povračilo

stroškov. Vlagatelj je navedel, da je naročnik določil kot pogoj za priznanje tehnične sposobnosti in kot tehnično specifikacijo, da največja osna obremenitev vozila, s katerim bo ponudnik izvajal prevoze, ne sme presegati štiri tone, česar izbrani ponudnik za vozilo B ni izpolnil, saj je iz točke N.1 predloženega potrdila o skladnosti za to vozilo razvidno, da znaša dovoljena osna obremenitev na zadnji osi 5.350 kg, izbrani ponudnik pa je v pojasnilu, na katerega ga je pozval naročnik pred sprejemom odločitve o oddaji javnega naročila, podal napačen izračun in tudi ni predložil dokazil, ki bi dokazali zahtevano lastnost vozila, zaradi česar bi moral naročnik izločiti izbranega ponudnika in njegovo ponudbo obravnavati, da ni dopustna.

Izbrani ponudnik se je z vlogo z dne 3. 9. 2026, vloženo 3. 9. 2026 na portalu eRevizija, izjasnil o vlagateljevih navedbah. Navedel je, da je predložil ponudbo za oba sklopa, v obrazcu z vozili pa je kot prvo navedel vozilo A, ki ga vlagatelj ne izpodbija, zaradi česar bi bilo treba zahtevek za revizijo zavrniti. Izbrani ponudnik je nadaljeval, da je v pojasnilu z dne 20. 7. 2026 sicer napačno predstavil izračun glede vozila B, vendar ta napaka ne potrjuje tega, da je pojem »največja osna obremenitev« identičen homologacijskemu podatku N.1 oziroma največji tehnično dovoljeni obremenitvi zadnje osi 5.350 kg. Iz potrdila o skladnosti izhaja, da je N.1 konstrukcijski mejni podatek, ne dejanska istočasna porazdelitev mase med osema. Naročnik ni zahteval »največje tehnično dovoljene osne obremenitve ≤ 4.000 kg«, niti ni določil $N.1 \leq 4.000$ kg. Izbrani ponudnik je nadaljeval, da je že pred oddajo ponudbe razumel, da se sporna zahteva nanaša na dejansko obremenitev podlage pri izvajanju prevozov. Izbrani ponudnik je tudi izpostavil, da v primeru večpomenskosti zahteve te ne bi smeli razlagati njemu v škodo. Izbrani ponudnik je predložil posamezna dokazila in predstavil izračun, da bo osna obremenitev druge osi manj, kot določa pogoj za priznanje tehnične sposobnosti.

Naročnik je s sklepom št. 430-10/2026-26-U129 z dne 15. 9. 2026, ki ga je vložil 15. 9. 2026 na portal eRevizija, zahtevek za revizijo in vlagateljevo zahtevo za povrnitev stroškov zavrnil. Naročnik je navedel, da:

- vlagatelj brez podlage v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila izhaja iz izhodišča, da bi morale ponujeno vozilo zahtevo glede 4.000 kg izpolnjevati glede na homologacijsko določeno največjo tehnično obremenitev posamezne osi,
- zahteve glede največje osne obremenitve ni določil arbitrarno oziroma kot konstrukcijsko zahtevo, katere namen bi bil omejiti tipe vozil, temveč zaradi prometne ureditve, ki na delih relacij prepoveduje promet vozil z osno obremenitvijo nad štirimi tonami, in torej za zagotovitev izvedljivosti prevozov po relacijah z omejitvami prometa vozil glede na dejansko osno obremenitev ob spoštovanju veljavne prometne signalizacije,
- ni zahteval predložitve homologacijske dokumentacije, temveč le obrazec »*Seznam vozil*« in kopijo prometnega dovoljenja, drugačne zahteve in način dokazovanja pa bi moral določiti jasno v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila,
- ni zahteval, da največja tehnično dovoljena oziroma konstrukcijsko določena obremenitev posamezne osi ne sme preseči 4.000 kg, niti ni zahteve vezal na podatek N.1 iz potrdila o skladnosti, pač pa je zahteval, da največja osna obremenitev vozila, s katerim bo ponudnik izvajal storitve prevozov, ne presega 4.000 kg,
- je bila zahteva vezana na vozila, s katerimi bo ponudnik izvajal prevoze, zato se omejitev po besedilu in namenu nanaša na obremenitev pri izvajanju prevozov, ne pa na konstrukcijsko določeno največjo tehnično dovoljeno obremenitev osi,
- vlagatelj napačno razlaga pojem »največja osna obremenitev« kot »največja tehnično dovoljena osna obremenitev«, s čimer nepravilno enači dve različni tehnični kategoriji,
- je v 55. točki prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 132/2022 s sprem.); v nadaljevanju: ZCes-2) opredeljeno, da je osna obremenitev del skupne mase, s katero os vozila na vodoravni površini obremenjuje podlago, zato osna obremenitev pomeni obremenitev konkretne osi v določenem stanju obremenjenosti vozila, nasprotno pa podatka 2.700/5.350 kg iz razdelka N.1 potrdila o skladnosti predstavljata konstrukcijsko določeni

- največji dovoljeni obremenitvi posameznih osi, ne pa dejanske obremenitve teh osi pri izvajanju konkretnih prevozov, zaradi česar si pojma nista istovetna,
- to razlikovanje izrecno potrjuje 34. člen ZCes-2, ki uporablja različno terminologijo in razlikuje med največjo dovoljeno osno obremenitvijo, predpisano za posamezno vozilo, in osno obremenitvijo, omejeno s prometnim znakom,
 - navedeno potrjuje tudi 81. točka prvega odstavka 2. člena ZCes-2,
 - iz podatka N.1 iz potrdila o skladnosti ni mogoče sklepati, da bo zadnja os vozila pri izvajanju predmeta javnega naročila obremenjena z več kot 4.000 kg,
 - vrednosti 2.700/5.350 kg ne pomenita dejanske istočasne porazdeljene mase, kaže že dejstvo, da je seštevek teh podatkov 8.050 kg, medtem ko je največja tehnično dovoljena masa vozila 7.200 kg (razdelek F.1),
 - če bi bilo treba tolmačiti pogoj, kot ga tolmači vlagatelj, tudi vlagatelj ne bi izpolnjeval pogoja,
 - se v skladu s prakso Državne revizijske komisije nejasne določbe ne morejo tolmačiti v škodo ponudnika, ki je zahtevo izpolnil v mejah ene od razumnih razlag besedila,
 - poziv za predložitev potrdila o skladnosti oziroma druge tehnične ali homologacijske dokumentacije, iz katere bi bila razvidna največja dovoljena obremenitev posamezne osi, ni spremenil vsebine prvotne zahteve iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila,
 - pritruje vlagatelju, da skupne mase dvoosnega vozila ni mogoče brez upoštevanja tehničnih podatkov o razporeditvi mase avtomatično deliti z dve in na tej podlagi ugotoviti dejanske obremenitve posamezne osi, zato je v poročilu o postopku za oddajo javnega naročila nepravilno izhajal iz predpostavke enakomerne porazdelitve skupne mase med obe osi in zato je nepravilno navedel, da bi pri skupni masi vozila 6.197 kg obremenitev posamezne osi znašala 3.098,50 kg,
 - nepravilnost izračuna še ne pomeni, da je napačen tudi končni zaključek, saj to ne pomeni, da dejanska obremenitev zadnje osi pri izvajanju prevozov presega 4.000 kg,
 - četudi bi bila zadnja os bolj obremenjena, to ne pomeni, da dejanska obremenitev zadnje osi pri izvajanju prevozov presega 4.000 kg,
 - je v predrevizijskem postopku ponovno preveril pomen podatkov iz certifikata o skladnosti in tudi javno dostopne podatke, vendar jih zaradi odsotnosti uradne razlage uporabljenih oznak uporablja le kot podporne podatke, ne pa kot samostojen dokaz dejanske osne obremenitve vozila pri izvajanju prevozov,
 - ne dopolnjuje ponudbe izbranega ponudnika z novimi tehničnimi lastnostmi vozila in niti ne spreminja vozila,
 - v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila ni določil posebnega načina dokazovanja dejanske osne obremenitve vozila, pa tudi ni zahteval predložitve tehtalnega zapisnika, podatka proizvajalca o razporeditvi mase med osi ali izračuna obremenitve posamezne osi pri največji predvideni zasedenosti,
 - če dokumentacija v zvezi z oddajo javnega naročila ni jasno določila načina dokazovanja dejanske osne obremenitve vozila, po poteku roka za prejem ponudb ni dopustno vzpostaviti novega oziroma strožjega dokaznega standarda in njegove neizpolnitve uporabiti v škodo ponudnika, kar je tudi v skladu z ustaljeno prakso Državne revizijske komisije,
 - je iz certifikata o skladnosti za vozilo B razvidno, da je masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, 4.697 kg, pri čemer je masa porazdeljena tako, da znaša obremenitev prve osi 1.920 kg, obremenitev druge osi pa 2.777 kg, ti podatki pa potrjujejo, da homologacijski podatek N.1 2.700/5.350 kg ne predstavlja dejanske obremenitve posameznih osi vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo,
 - certifikat o skladnosti posebej navaja tudi dejansko maso dokončanega vozila 4.840 kg, največjo tehnično dovoljeno maso vozila 7.200 kg ter največji tehnično dovoljeni obremenitvi posameznih osi 2.700 kg in 5.350 kg, pri čemer slednji vrednosti ne predstavljata dejanske sočasne porazdelitve mase vozila med obe osi, saj njuna vsota znaša 8.050 kg in tako presega največjo tehnično dovoljeno maso celotnega vozila 7.200 kg, kar pomeni, da sta samostojni konstrukcijski meji posameznih osi,

- ima ponujeno vozilo dva sedeža več od zahtevanih minimalnih 20, vendar dodatna sedeža ne pomenita, da bosta pri izvajanju prevozov zasedena,
- so v javno dostopni evidenci tehničnih pregledov vozila B navedeni tudi podatki z oznakami OS1_GJ, OS2_GJ in OST, pri čemer se vsota vrednosti OS1_GJ in OS2_GJ praktično ujema z vrednostjo OST, kar kaže na medsebojno povezanost teh podatkov,
- ker izpis ne vsebuje uradne razlage uporabljenih oznak niti podatkov o vseh pogojih izvedenih meritev, teh podatkov ne uporablja kot samostojen dokaz konkretne osne obremenitve vozila pri izvajanju prevozov, niti ne izpeljuje stalnega razmerja, po katerem naj bi se med osi razporejala tudi dodatna masa potnikov,
- ni določil natančnega načina izračuna dejanske osne obremenitve, predpisanega razmerja porazdelitve mase med osi, zahteve, da mora ponudnik že v ponudbi z meritvijo ali strokovnim izračunom dokazati osno obremenitev vozila pri vsaki teoretično možni zasedenosti in razporeditvi potnikov, zato takih zahtev ni mogoče pripisati šele po poteku roka za prejem ponudb,
- le iz podatka N.1 iz potrdila o skladnosti ni mogoče zaključiti, da vozilo ne izpolnjuje zahteve iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila,
- ni utemeljen zaključek, da je ponudba izbranega ponudnika v nasprotju z zahtevo dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila,
- se je izbrani ponudnik na poziv pravočasno odzval in predložil potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo in pisno pojasnilo,
- je izbrani ponudnik predložil vrsto zahtevanega dokumenta, iz potrdila o skladnosti za posamično odobreno vozilo pa so razvidni zahtevani podatki o največjih dovoljenih obremenitvah posameznih osi vozila,
- okoliščina, da je izbrani ponudnik z istim vozilom oziroma enakim tipom vozila že izvajal prevoze v preteklem šolskem letu, sicer sama po sebi ne dokazuje izpolnjevanja zahteve iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, pri čemer ta okoliščina ni bila odločilna za ugotavljanje, ali je ponudba izbranega ponudnika dopustna,
- največje tehnično dovoljene obremenitve zadnje osi ni mogoče enačiti z dejansko osno obremenitvijo vozila pri izvajanju prevozov.

Naročnik je 18. 9. 2026 prek portala eRevizija Državni revizijski komisiji posredoval zahtevek za revizijo in dokumentacijo.

Vlagatelj se je z vlogo z dne 18. 9. 2026, ki jo je vložil 18. 9. 2026 prek portala eRevizija, opredelil do navedb naročnika v odločitvi o zahtevku za revizijo in pojasnil, zakaj se z njimi ne strinja. Vlagatelj je uveljavljal povrnitev nadaljnjih stroškov.

Po pregledu objave obvestila o javnem naročilu, dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, odločitve o oddaji javnega naročila in posredovane dokumentacije, zlasti pa ponudbe izbranega ponudnika, ter preučitvi navedb vlagatelja, izbranega ponudnika in naročnika, in dokazil je Državna revizijska komisija na podlagi razlogov, navedenih v nadaljevanju, odločila, kot izhaja iz izreka tega sklepa.

Vlagatelj vsebinsko uveljavlja, da je naročnik za sklopa 1 in 2 izbral ponudbo, ki ni dopustna v smislu 29. točke prvega odstavka 2. člena Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/2015 s sprem.; v nadaljevanju: ZJN-3), oziroma ponudbo, ki je izbrani ponudnik ni pravilno dopolnil in bi zato morala izbranega ponudnika doleteti posledica iz četrte povedi iz petega odstavka 89. člena ZJN-3, s čimer se izbrani ponudnik in naročnik ne strinjata.

Naročnik lahko izbere le ponudbo, ki je dopustna v smislu 29. točke prvega odstavka 2. člena ZJN-3. To po vsebini izhaja iz prvega odstavka 89. člena ZJN-3, saj naročnik odda javno naročilo na podlagi meril ob upoštevanju 84., 85. in 86. člena ZJN-3 po tem, ko preveri, da so izpolnjeni

pogoji iz točk a (ponudba je skladna z zahtevami in pogoji, določenimi v obvestilu o javnem naročilu ter 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 izpolnjuje pravila in merila iz 82. in 83. člena ZJN-3, če so bila določena). Če torej kateri pogoj iz točk a in b prvega odstavka 89. člena ZJN-3 ni izpolnjen, naročnik ne more zakonito izbrati določene ponudbe in tako s tem ne more zakonito oddati javnega naročila.

Naročnik tudi nima podlage v ZJN-3 za izbiro ponudbe, če ta vsebuje pomanjkljivosti, ki jih je sicer popravil z upoštevanjem pravil iz petega odstavka 89. člena ZJN-3, a ponudnik, ki je bil zakonito pozvan na določeno ravnanje v mejah ureditve iz tega in naslednjega odstavka 89. člena ZJN-3, ne predloži manjkajočega dokumenta ali ne dopolni, popravi ali pojasni ustrezne informacije ali dokumentacije. Iz četrte povedi iz petega odstavka 89. člena ZJN-3 namreč izhaja, da mora naročnik ponudnika, ki opusti ta ravnanja oziroma jih ne opravi pravilno, izključiti.

Naročnik oddaja javno naročilo, ki je razdeljeno na dva sklopa (gl. točke B.1, C.1 in C.2 obvestila o javnem naročilu). Gospodarski subjekti so lahko predložili ponudbo za bodisi en sklop bodisi oba sklopa, pri čemer jim je naročnik omogočil, da lahko pridobijo javno naročilo v izvedbo za oba sklopa (točka C.1 obvestila o javnem naročilu).

Gospodarski subjekti so lahko od 10. 6. 2026 prek povezave iz točke B.2 obvestila o javnem naročilu dostopali do dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, ki med drugim vsebuje:

- poglavje »*Pogoji za priznanje usposobljenosti*«, v katerem je naročnik za priznanje tehnične sposobnosti določil:

- pogoj 3 (gl. str. 19):

»Gospodarski subjekt, ki nastopa v ponudbi, razpolaga (lastništvo, najem, leasing) z zadostnim, ustreznim in tehnično brezhibnim parkom vozil, kot to zahteva veljavna zakonodaja na relevantnem področju, ter zagotavlja nadomestna vozila v primeru okvare vozila.

Za izkazovanje izpolnjevanja predmetnega pogoja mora gospodarski subjekt za vsak sklop zagotavljati najmanj en (1) minibus z najmanj 20 sedeži + voznik (večja vozila, kot npr. avtobusi s 50 sedeži se v okviru predmetnega pogoja ne štejejo kot ustrezna, saj s temi ni mogoče izvajati storitev prevoza na relevantnih relacijah). V kolikor ponudnik oddaja ponudbo za oba sklopa mora torej zagotavljati najmanj dva (2) minibus z najmanj 20 sedeži + voznik, torej za vsak sklop po enega. Najvišja sprejemljiva starost vozila je 10 let ter emisijski standard motorja EURO 6. Največja osna obremenitev vozila, s katerimi bo ponudnik izvajal storitve prevozov, ne sme presegati 4 tone – velja za oba sklopa.

Vozilo s katerim namerava ponudnik izvajati storitve prevozov mora ponudnik navesti v obrazec SEZNAM VOZIL.

Ponudnik mora prav tako zagotoviti nadomestno vozilo v primeru okvare navedenega vozila, k čemur se ponudnik zaveže s predložitvijo obrazca SEZNAM VOZIL.

Nadomestnega vozila ni potrebno navajati v obrazec SEZNAM VOZIL.«

in

- dokazilo (gl. str. 19):

»Gospodarski subjekt izpolnjevanje pogoja dokazuje z izpolnitvijo SEZNAMA VOZIL ter s predložitvijo kopij prometnih dovoljenj.

Naročnik si pridružuje pravico, da ponudnika/podizvajalca pozove, da v določenem roku predloži zahtevana dokazila (pogodba o najemu, dokazilo o lastništvu ali drug ustrezen dokument) o zagotovitvi zgoraj navedenih tehničnih zmogljivostih.

Prav tako mora gospodarski subjekt, s katerim bo sklenjena pogodba za izvajanje storitev, v kolikor bo za izvajanje storitev uporabljal najeta vozila, v roku 10 dni po sklenitvi pogodbe naročniku predložiti tudi kopijo sklenjene pogodbe o najemu vozil.«

ter

- poglavje »Tehnične specifikacije«, v katerem je naročnik, med drugim, določil (str. 22):
»Največja osna obremenitev vozil, s katerimi bo ponudnik izvajal storitve prevozov, ne sme presegati 4 tone – velja za oba sklopa«.

Kot je razvidno iz citiranih delov dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, je naročnik v obeh izpostavljenih poglavjih določil zahtevo, ki velja za oba sklopa – največja osna obremenitev vozil, s katerimi bo ponudnik izvajal storitve prevozov, ne sme presegati štiri tone. Kot je nadalje razvidno iz dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, mora ponudnik v vsakem sklopu zagotoviti najmanj en minibus določenih lastnosti (med drugim, da največja osna obremenitev ne presega štiri tone), pri čemer mora ta vozila navesti v obrazec »Seznam vozil« in predložiti kopije prometnih dovoljenj.

Državna revizijska komisija je vpogledala tudi v del dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila, ki določa obrazce, pri čemer je ugotovila, da je naročnik pripravil obrazec št. 1 »Ponudba«. Gospodarski subjekti so lahko vpisali zahtevane podatke za vsak sklop v svoje razdelke in tabeli iz II. točke tega obrazca, saj je naročnik v tej točki jasno, natančno in nedvoumno določil, kateri del te točke se nanaša na katerega izmed obeh sklopov.

Državna revizijska komisija je tudi ugotovila, da je naročnik pripravil obrazec št. 13 »Seznam vozil«, ki je sestavljen tako, da najprej vsebuje:

- izjavi:
 - »Odgovorna oseba ponudnika, _____ (ime in priimek odgovorne osebe), izjavljam, da razpolagamo z zadostnim številom vozil, tako da bomo lahko nemoteno, tekom celotnega obdobja izvajanja naročila, opravljali prevoze osnovnošolskih otrok skladno z vsemi zahtevami naročnika.«

in

- »Prav tako izjavljamo, da so vsa vozila v tehnično brezhibnem stanju, redno servisirana in opremljena z opremo in napravami v skladu z veljavnimi predpisi, ki urejajo področje vozil v cestnem prometu, prevoza potnikov v cestnem prometu in področje prevoza skupin otrok v cestnem prometu. Izjavljamo tudi, da bodo vsa vozila, ki bodo namenjena prevozu šolskih otrok pred začetkom zime ustrezno opremljena, kot to določajo veljavni predpisi.«,
- nadalje še tretjo izjavo:
 - »Izjavljamo, da razpolagamo z naslednjim voznim parkom, ki ustreza vsem predpisom, ki urejajo področje vozil v cestnem prometu, prevoza potnikov v cestnem prometu in prevoza skupin otrok v cestnem prometu in katere bomo uporabljali pri izvajanju prevozov osnovnošolskih otrok:«,

ki se nadaljuje s tremi tabelami, naslovljenimi »1. vozilo«, »2. vozilo« in »3. vozilo«, za vpis podatkov o vozilih: »Znamka vozila«, »Tip vozila«, »Leto izdelave«, »Število sedežev«, »Emisijski razred« in »Lastniški status (v last/v najemu/leasing)«,

- opombo »v primeru več vozil, se tabele kopirajo«,
- kot končno pa še dve izjavi:
 - »Izjavljamo tudi, da bomo v primeru, če bomo tekom izvajanja naročila uporabljali tudi druga vozila, ki jih nismo navedli v zgornjih tabelah, zagotovili, da bodo vozila v tehnično brezhibnem stanju, stalno servisirana in v skladu z vsemi predpisi, ki urejajo področje prevoza oseb v cestnem prometu in prevoza skupin otrok v cestnem prometu in skladni s tem javnim naročilom.«

in

- *»Na podlagi poziva bomo naročniku v določenem roku predložili zahtevana dokazila (pogodbo o najemu, dokazilo o lastništvu ali drug ustrezen dokument) o zagotovitvi zgoraj navedenih tehničnih zmogljivosti.«*

– prostora za navedbo kraja in datuma ter imena in priimka podpisnika

in

– prostora za podpis in odtis žiga.

Obrazec št. 13 za razliko od obrazca št. 1 ne vsebuje nobenega podatka, ki bi za kateri del tega obrazca konkretno (oziroma jasno, natančno in nedvoumno) določil, da velja za katerega izmed obeh sklopov. Še več. Naročnik v obrazcu št. 13 na nobenem delu ni uporabil pojma »sklop« in torej obrazec št. 13 pojma »sklop« sploh ne vsebuje.

Državna revizijska komisija je vpogledala v ponudbo izbranega ponudnika, pri tem pa je ugotovila, da je izbrani ponudnik med drugim predložil izpolnjen, podpisan in žigosan:

- obrazec št. 1, iz katerega je razvidno, da je predložil ponudbo za oba sklopa,
- obrazec št. 13, v katerem je izpolnil tabeli »1. vozilo« (s podatki za vozilo A) in »2. vozilo« (s podatki za vozilo B), za obe vozili pa je predložil tudi prometni dovoljenji (podpisani in žigosani fotokopiji; za vozilo B je predložil fotokopijo prometnega dovoljenja, v kateri je bila vpisana zadnja veljavnost do 8. 7. 2026, in fotokopijo istega prometnega dovoljenja, v katerega je bila vpisana tudi nova veljavnost do 8. 1. 2027).

Glede na podatke iz obrazca št. 1 je bil torej izbrani ponudnik zavezan v obrazcu št. 13 navesti vsaj dve vozili. Izbrani ponudnik je v obrazcu št. 13 navedel dve vozili in zanju predložil prometni dovoljenji. Vendar iz obrazca št. 13 ne izhaja, za kateri sklop je določeno katero izmed vozil, saj izbrani ponudnik ni dopisal takega podatka, obrazec št. 13, kot ga je naročnik vključil v dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila, pa take razvrstitve ne ponuja že sam. Zato je neutemeljeno izhodišče izbranega ponudnika iz vloge z dne 3. 9. 2026, da se vozilo A nanaša na sklop 1, ker je napisano v tabeli »1. vozilo«. Dejstvo, da je vozilo A zapisano v tabeli »1. vozilo«, omogoča v danih okoliščinah zgolj ugotovitev, da je izbrani ponudnik vozilo A v obrazcu št. 13 naštel kot prvo.

Čeprav je treba pritrditi izbranemu ponudniku, ki je v vlogi z dne 3. 9. 2026 pravilno navedel, da vozilo A *»ni predmet revizijskega postopka«* (vlagatelj namreč v zvezi z njim naročniku ne očita nobene kršitve), pa je neutemeljeno njegovo stališče iz vloge z dne 3. 9. 2026, da že *»zaradi tega je zahtevek za revizijo neizbranega ponudnika za oba sklopa neutemeljen«*. Citirano stališče izbranega ponudnika namreč nasprotuje jasnemu, natančnemu in nedvoumnemu besedilu iz prve in druge povedi iz drugega odstavka pogoja 3 v poglavju *»Pogoji za priznanje usposobljenosti«* o zagotavljanju vsaj enega vozila, ki izpolnjuje določene zahteve, v vsakem posameznem sklopu. Zato je očitno, da morebitna ugotovitev kršitve, da naročnik ni imel podlage, da ugotovi, da je izbrani ponudnik z vozilom B dokazal izpolnjevanje pogoja 3 glede tehnične sposobnosti, ne bi nikakor zadoščala naročnikovi minimalni zahtevi dveh vozil (z določenimi lastnostmi) za dva sklopa.

Državna revizijska komisija je pri vpogledu v prometni dovoljenji, predloženi v ponudbi za vozili A in B, ugotovila, da dokazili ne vsebujeta morebitne rubrike, ki bi se izrecno imenovala *»največja osna obremenitev vozila«*. V zvezi z osno obremenitvijo vozil pa je v prometnih dovoljenjih rubrika N.1, ki se nanaša na *»dovoljene osne obremenitve«*, pri čemer so v zvezi z vozilom B navedeni podatki *»2700/5350 kg«*.

Državna revizijska komisija po vpogledu v dokumentacijo, ki ji jo je posredoval naročnik 18. 9. 2026, ugotavlja, da je naročnik poslal izbranemu ponudniku dopis št. 430-10/2026-8-U129 z dne 15. 7. 2026:

»Pri pregledu vaše ponudbe je naročnik ugotovil, da so določene informacije nepopolne, napačne oziroma posamezni dokumenti manjkajo, zato vas, na podlagi petega odstavka 89. člena ZJN-3, pozivamo na dopolnitev oziroma popravek ponudbe oziroma pojasnilo vaše ponudbe, kot sledi:

1. Oсна obremenitev vozil, s katerimi bo ponudnik izvajal prevoze:

Kot izhaja iz razpisne dokumentacije, največja osna obremenitev vozil, s katerimi bo ponudnik izvajal storitve prevozov, ne sme presegati 4 tone – velja za oba sklopa. Pri pregledu ponudbene dokumentacije je naročnik ugotovil, da iz predloženih prometnih dovoljenj ni mogoče razbrati, ali vozila iz obrazca št. 13: Seznam vozil izpolnjujejo navedeni pogoji iz razpisne dokumentacije.

Pozivamo vas, da nam za vsa vozila, navedena v Obrazcu št. 13: Seznam vozil predložite potrdilo o skladnosti vozila oziroma drugo uradno tehnično ali homologacijsko dokumentacijo proizvajalca, iz katere bo razvidna največja dovoljena obremenitev posamezne osi za vsako ponujeno vozilo iz Seznama vozil, in sicer za:

- [vozilo A] in*
- [vozilo B].*

Iz predložene dokumentacije mora biti jasno razvidno, da se nanaša na vozila, ki sta bili ponujeni v ponudbi, da naročnik lahko preveri izpolnjevanje zahtevanega pogoja.

V kolikor boste na podlagi predmetnega poziva predložili pojasnila, popravke, dokumente ali informacije, ki jih, skladno s petim odstavkom 89. člena ZJN-3, ni mogoče objektivno preveriti oziroma popravke ali dopolnitve v nasprotju z določili šestega odstavka 89. člena ZJN-3, bo naročnik vašo ponudbo, zaradi nedopustne dopolnitve ponudbe, moral izločiti.

Vljudno Vas prosimo, da navedene informacije/dokumente predložite prispeto najkasneje do datuma in ure, navedene v informacijskem sistemu Elektronsko javno naročanje (e-JN).«

Izbrani ponudnik se je odzval na naročnikov poziv z dopisom z dne 20. 7. 2026, v katerem je navedel:

»V navodilih razpisne dokumentacije Prevozi osnovnošolskih otrok v OS dr. Antona Trstenjaka Negova za šolski leti 2026/2027 in 2027/2028 je v pogoju tehnične sposobnosti v pogoju 3 -vozila za prevoz otrok, navedeno " Največja osna obremenitev vozila, s katerim bo ponudnik izvajal storitve prevozov ne sme presegati 4 tone - velja za oba sklopa."

*V 63. točki, 23. člena (pomen izrazov) Zakona o varnosti cestnega prometa (uradno prečiščeno besedilo) (ZVCP-1-UPB3) je navedeno: *OSNA OBREMENITEV je del skupne mase, s katero os vozila na vodoravni površini obremenjuje podlago, kadar vozilo miruje"*

V 62. točki, 23. člena (pomen izrazov) Zakona o varnosti cestnega prometa (uradno prečiščeno besedilo) (ZVCP-1-UPB3) je navedeno: "SKUPNA MASA je masa vozila oziroma skupine vozil skupaj z maso tovora in oseb, ki so na oziroma v njem."

Na osnovi vašega pogoja o osni obremenitvi, da vozilo s katerim se bodo izvajale storitve prevozov ne bo presegalo osne obremenitve 4 tone in zakonskih določil o osni o[b]remenitvi vam podajamo sledeče pojasnilo.

SKUPNA MASA vozila s katerim se bodo opravljali prevozi, bo v primeru polnega avtobusa (30 osnovnošolskih otrok) znašala maksimalno 6197 kg (4691 kg masa vozila + 1500 kg (30 otrok x 50 kg)).

OSNA OBREMENITEV vozila s katerim se bodo opravljali prevozi, bo v primeru polnega avtobusa znašala največ 3100 kg (6197 kg : 2 osi) in tako ne bo presežen pogoj 4 tone osne obremenitve ki je naveden v razpisni dokumentaciji.

Prav tako je bil enak pogoj osne obremenitve do 4 tone naveden v vaši razpisni dokumentaciji za prevoze osnovnošolskih otrok OŠ dr. Antona Trstenjaka Negova v šolskem letu 2025/26 in je izbrani ponudnik prevoze izvajal v preteklem šolskem letu z dvema enakima 30 sedežnima avtobusoma.«

Državna revizijska komisija je sklicevanje izbranega ponudnika iz vloge z dne 3. 9. 2026 na definiciji iz 62. in 63. točke 23. člena »ZVCP-1-UPB3« upoštevala kot sklicevanje na vsebinsko primerljivi definiciji iz 55. in 81. točke prvega odstavka 2. člena ZCes-2. Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 83/2004 s sprem.; v nadaljevanju: ZVCP-1), s tem pa tudi njegov uradni čistopis »ZVCP-1-UPB3«, namreč ne velja več, pri čemer se definiciji, na kateri se je skliceval izbrani ponudnik v vlogi z dne 3. 9. 2026, od 29. 10. 2022, ko je začel veljati ZCes-2, uporabljata glede na ZCes-2. V 55. točki prvega odstavka 2. člena ZCes-2 je določeno, da je »osna obremenitev« del skupne mase, s katero os vozila na vodoravni površini obremenjuje podlago, v 81. točki prvega odstavka 2. člena ZCes-2 pa je določeno, da je »skupna masa« masa vozila oziroma skupine vozil skupaj z maso tovora in oseb, ki so na oziroma v njem. To je upošteval že naročnik v predrevizijskem postopku.

Izbrani ponudnik je k dopisu z dne 20. 7. 2026 za vsako izmed vozil A in B predložil še »*potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo*«. Iz »*potrdila o skladnosti za posamično odobreno vozilo*«, ki se nanaša na vozilo B, je v zvezi z osno obremenitvijo vozila razviden le razdelek N.1, ki vsebuje enaka podatka kot razdelek N.1 iz prometnega dovoljenja, torej podatka »2700/5350 kg«.

Kot je razvidno iz vloge izbranega ponudnika z dne 3. 9. 2026, temu pa pritrjuje tudi naročnik v odločitvi o zahtevku za revizijo, je izračun o deljenju z dva seštevka mase vozila in mase otrok, ki ga je izbrani ponudnik predstavil v dopisu z dne 20. 7. 2026, napačen. Izbrani ponudnik je v vlogi z dne 3. 9. 2026 (IX. točka) pripravil drugačen izračun in vlogi predložil dokument »*EC Certificate of Conformity*«. Četudi se je izbrani ponudnik upravičen izreči o navedbah iz zahtevka za revizijo (drugi odstavek 27. člena ZPVPJN) in sme izpodbijati vlagateljeve navedbe, je treba v tem primeru upoštevati, da ni odločilno, ali izbrani ponudnik z vlogo z dne 3. 9. 2026 širi ali ne navedbe, kot jih je podal pred sprejemom odločitve o oddaji javnega naročila in torej v ponudbi in dopisu z dne 20. 7. 2026, pa tudi ne, ali z dokazilom »*EC Certificate of Conformity*« še nadalje dokazuje isto lastnost vozila, tj. »*največjo osno obremenitev vozila*«. Odločilno je, ali je naročnik na podlagi tistih podatkov in dokazil, ki jih je zbral pred sprejemom odločitve o oddaji javnega naročila, imel podlago, da je smel zaključiti, da je izbrani ponudnik z vozilom B dokazal izpolnjevanje pogoja 3 glede tehnične sposobnosti. Pri tem mora naročnik glede na načelo transparentnosti javnega naročanja (6. člen ZJN-3) zagotoviti izbiro ponudbe na pregleden način in po predpisanem postopku, mora pa tudi zagotoviti spoštovanje načela enakopravne obravnave ponudnikov (7. člen ZJN-3). Poleg tega je treba upoštevati, da naročnik ne more po poteku roka za prejem ponudb tolmačiti dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila čez meje jezikovnih

znakov, saj bi s tem določal novo vsebino, ki pa jo je upravičen določiti le do poteka roka za prejem ponudb (prva poved iz drugega odstavka 67. člena ZJN-3 v povezavi s 6. in 7. členom ZJN-3).

Državna revizijska komisija se strinja z izbranim ponudnikom, ki v vlogi z dne 3. 9. 2026 opozarja na obstoječo prakso, da nejasne dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila ni mogoče tolmačiti v škodo izbranega ponudnika. Na to je pravilno opozoril tudi naročnik v odločitvi o zahtevku za revizijo. Vendar Državna revizijska komisija ob tem ne more spregledati posameznih okoliščin konkretnega primera in tolmačiti dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila tako, da bi razvrednotila posamezne določbe, ki bi jih bilo mogoče tolmačiti tudi drugače, kot sta to uveljavljala izbrani ponudnik in naročnik. Četudi bi bilo morebiti mogoče razumeti, da je glede na uporabljeno izrazoslovje podana možnost več načinov tolmačenja pogoja 3, kot ga je naročnik določil v poglavju »*Pogoji za priznanje usposobljenosti*«, pa prvi odstavek dokazila v zvezi s tem pogojem ne dopušča različnih tolmačenj. Izpolnjevanje pogoja 3 se namreč dokazuje z dvema dokaziloma: prvič, s predložitvijo izpolnjenega obrazca št. 13 in, drugič, s predložitvijo kopij prometnih dovoljenj. V obrazcu št. 13 ni razdelka v zvezi z osnimi obremenitvami, v prometnem dovoljenju pa je določen tudi razdelek, ki ima edini zvezo z osnimi obremenitvami, in sicer N.1. Zato ni ne nerazumno ne nemogoče vlagateljovo tolmačenje pogoja 3, kot ga je naročnik določil v poglavju »*Pogoji za priznanje usposobljenosti*«, da ga je mogoče izpolniti le v primeru, če sta vrednosti, ki sta zapisani v razdelku N.1, nižji od štirih ton.

Kot je bilo že ugotovljeno, je izbrani ponudnik za vozilo B predložil kopijo prometnega dovoljenja, ki vsebuje podatek, nanašajoč se na zadnjo os, ki vrednost štirih ton presega. To je bilo potrjeno tudi po predložitvi dokazila »*potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo*« k dopisu z dne 20. 7. 2026. Iz tega sledi, da naročnik – ne glede na siceršnja obsežna utemeljevanja izbranega ponudnika v vlogah z dne 20. 7. 2026 in 3. 9. 2026 ter naročnika v odločitvi o zahtevku za revizijo – ni imel podlage, da šteje, da je izbrani ponudnik dokazal, da izpolnjuje pogoj 3, kot ga je naročnik določil v poglavju »*Pogoji za priznanje usposobljenosti*«, s prigrasitvijo vozila B. Tako se tudi izkaže, da za rešitev konkretne zadeve ni v ničemer relevantno, da je izbrani ponudnik v preteklem šolskem letu izvajal prevoze pri naročniku z vozilom B, pa niti ne to, da naj bi tudi vlagatelj prigrasil enako vozilo, kot je vozilo B izbranega ponudnika. Tako je treba upoštevati, kako je naročnik določil pogoj 3 skupaj z dokazilom v poglavju »*Pogoji za priznanje usposobljenosti*«, ne pa kakšne so dejanske razmere na cestah pri naročniku. Če je naročnik želel izpostaviti določene omejitve oziroma posebnosti izvajanja prevozov zaradi lastnosti cest, na katerih se bodo izvajali prevozi, bi te elemente moral določiti jasno, natančno in nedvoumno še pred potekom roka za prejem ponudb (10. 7. 2026, do 9. ure), ne pa da te elemente uveljavlja šele po poteku tega roka, še zlasti pa ne med postopkom pravnega varstva. Naročnika namreč omejuje prva poved iz drugega odstavka 67. člena ZJN-3 v povezavi s 6. in 7. členom ZJN-3. Drugačnega stališča ne zagotavlja sklicevanje izbranega ponudnika na sodbo Sodišča Evropske unije v zadevi Sof Medica SA, C-568/24 z dne 16. 4. 2026. Ta sodba se nanaša na vprašanja, povezana z razpisno fazo, ki zaradi poteka roka za prejem ponudb pred naročnikom več ne poteka, in oblikovanjem tehničnih specifikacij, kar pogoj 3 oziroma dokazilo, kot ju je naročnik določil v poglavju »*Pogoji za priznanje usposobljenosti*«, po vsebini nista. Navedene ugotovitve zato ne spremenijo dejstva, da je naročnik enako zahtevo vključil tudi v poglavje tehničnih specifikacij. Kot je še razvidno iz sodbe, se prvo predhodno vprašanje sicer nanaša na položaj izključitve ponudbe na podlagi tehničnih specifikacij, ne da bi bile slednje na datum objave obvestila o javnem naročilu predmet objektivne utemeljitve v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila, v smislu člena 2(1), točka 13, 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), v tem primeru pa je (ne glede na sicer uporabljene institute) podan nasprotni položaj, ko je naročnik ponudbo izbranega ponudnika izbral.

Državna revizijska komisija je že zaradi predhodno navedenega sprejela vlagateljev očitke, da je naročnik napačno ugotovil, da je ponudba izbranega ponudnika dopustna v smislu 29. točke prvega odstavka 2. člena ZJN-3. To pa pomeni, da je naročnik oddal javno naročilo, čeprav ni bil izpolnjen pogoj iz točke b prvega odstavka 89. člena ZJN-3. Že ugotovitev ene kršitve zato zadošča, da Državna revizijska komisija – neodvisno od morebitnega obstoja še kakšne druge kršitve ZJN-3 – na podlagi druge alineje prvega odstavka 39. člena ZPVPJN ugodi zahtevku za revizijo in razveljavi odločitev o oddaji javnega naročila za sklopa 1 in 2, kot izhaja iz dokumenta »*Odločitev v zvezi z oddajo javnega naročila*« št. 430-10/2026-15-U129 z dne 18. 8. 2026.

Državna revizijska komisija je pri sprejemu odločitve upoštevala, da izbrani ponudnik ne more šele po poteku roka za prejem ponudb določati, za kateri sklop bo uporabil katerega izmed avtobusov, saj je to ne nazadnje oblikovanje volje v zvezi z načinom izvajanja predmeta javnega naročila (prim. po analogiji sodbo Sodišča Evropske unije v zadevi Partner Apelski Dariusz, C-324/14 z dne 7. 4. 2016, EU:C:2016:214). Državna revizijska komisija ni imela ne v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila ne v ponudbi izbranega ponudnika nobene podlage, da bi lahko razveljavila odločitev o oddaji javnega naročila le za sklop 2. Državna revizijska komisija je zato morala razveljaviti odločitev o oddaji javnega naročila za oba sklopa.

Skladno z drugo povedjo iz tretjega odstavka 39. člena ZPVPJN daje Državna revizijska komisija naročniku napotke za pravilno izvedbo postopka v delu, ki je bil razveljavljen.

Z razveljavitvijo izpodbijane odločitve se postopek oddaje javnega naročila znova znajde v trenutku pred njenim sprejemom, naročnik pa je zavezan sprejeti eno izmed odločitev, ki jih omogoča 90. člen ZJN-3, pri čemer jo mora obrazložiti skladno z drugo povedjo iz desetega odstavka 90. člena ZJN-3 in z njo seznaniti gospodarske subjekte (prva poved iz desetega odstavka 90. člena ZJN-3). Pri svojih ravnanjih mora naročnik upoštevati 6. in 7. člen ZJN-3 ter ugotovitve Državne revizijske komisije iz tega sklepa.

S tem sta odločitvi Državne revizijske komisije iz 1. točke izreka tega sklepa utemeljeni.

Vlagatelj je uspel z zahtevkom za revizijo, zato mu Državna revizijska komisija upoštevajoč prvi, drugi in tretji odstavek 70. člena ZPVPJN ter skladno z Odvetniško tarifo (Uradni list RS, št. 2/2015 s sprem.; v nadaljevanju: OT) in Sklepom o spremembi vrednosti točke (Uradni list RS, št. 22/2019), ki točko vrednoti v višini 60 centov, ob upoštevanju okoliščin primera, kot potrebne priznava:

- takso v višini 5.059,78 eurov,
- stroške za sestavo zahtevka za revizijo (tarifna številka 44/1 OT) v višini 1.080 eurov (celotna priglašena višina glede na vrednost ponudbe izbranega ponudnika, saj je vlagatelj upravičen uveljavljati 1.800 točk), povečani za 22 % DDV, kar znesse 1.317,60 eurov,

in

- materialne stroške (tretji odstavek 11. člena OT) v višini 16,80 eurov, povečane za 22 % DDV, kar znesse 20,50 eurov, saj ta znesek predstavlja tisti znesek, ki bi ga vlagatelj lahko uveljavljal od 1.800 točk (2 % od 1.000 točk in 1 % od 800 točk, kar znesse 28 točk, ki ob upoštevanju vrednosti točke 60 centov znesse 16,80 eurov),

kar skupaj znesse 6.397,88 eurov, ki jih je naročnik dolžan vlagatelju povrniti v 15 dneh po vročitvi tega sklepa, po izteku tega roka pa z zakonskimi zamudnimi obrestmi do plačila.

Vlagatelj je povrnitev nadaljnjih stroškov priglasil tudi v vlogi z dne 18. 9. 2026, vendar mu jih Državna revizijska komisija ni priznala, ker njena vsebina ni bila v ničemer bistvena za rešitev zadeve.

Upoštevajoč navedeno je Državna revizijska komisija zavrnila vlagateljevo zahtevo, da mu naročnik povrne stroške nad priznanim zneskom 6.397,88 eurov.

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

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

Vročiti (na portalu eRevizija):

- naročnik,
- vlagatelj po pooblaščenju,
- izbrani ponudnik,
- Republika Slovenija, Ministrstvo za notranje zadeve in javno upravo.

Vložiti:

- v spis zadeve, tu.