



REPUBLIKA SLOVENIJA
KOMISIJA ZA PREPREČEVANJE KORUPCIJE
2 Dunajska 56, 1000 Ljubljana

Prejeto: 26-06-2018	Sig. z. 1902
Številka zad.: 06210-304/2017-66	Pril.: 18
V vrednost:	

Bled, 21. 6. 2018

KOMISIJA ZA PREPREČEVANJE KORUPCIJE
DUNAJSKA CESTA 56

1000 LJUBLJANA

**Zadeva: IZJASNITEV V ZVEZI Z OSNUTKOM UGOTOVITEV O KONKRETNEM PRIMERU,
št. 06210-304/2017-66, z dne 11. 6. 2018**

Dne 13. 6. 2018 smo prejeli Osnutek ugotovitev v konkretnem primeru, št. 06210-304/2017-66, z dne 11. 6. 2018 - v zadevi javnega naročila »Nakup in dobava smetarskega vozila«, dne 2. 12. 2016 pod št. JN007641/2016, objavljenega na portalu javnih naročil (v nadaljevanju: osnutek ugotovitev), v zvezi s katerim vam v danem roku podajamo izjasnitev.

Mag. Janez Resman, direktor Infrastrukture Bled d.o.o., zavračam ugotovitve Komisije za preprečevanje korupcije (v nadaljevanju: komisija), kot izhajajo iz izreka in obrazložitve osnutka ugotovitev kot nepravilne in temelječe na napačnih predpostavkah.

V zvezi z ugotovitvami komisije v nadaljevanju pojasnjujem, kot sledi.

Napačni so zaključki komisije, da iz navodil, ki jih je [REDACTED] posredoval v elektronskem sporočilu z dne 15. 11. 2016 [REDACTED] izhaja, da naj »razpis pripravi tako, da bo izbran ustrezen ponudnik, tj. zastopnik podjetja JUST, kateri je že bil pri njih in narekoval vsebino tehničnih zahtev razpisne dokumentacije«, kot trdi komisija, pač pa izhaja, da je [REDACTED] v elektronskem sporočilu glede tehničnih zahtev na več mestih navedel besedno zvezo »ali enakovredno«, iz česar izhaja, da ni zahteval, da se kot predmet javnega naročila izbere vozilo, ki ga ponuja točno določeni proizvajalec, ampak je dopuščal tudi enakovredne rešitve. Tudi v sami razpisni dokumentaciji naročnik ni navajal tehničnih zahtev/specifikacij, ki bi omenjale določeno izdelavo ali izvor ali določen postopek ali blagovne znamke. Skladno z določili veljavnega Zakona o javnem naročanju (v nadaljevanju: ZJN-3) morajo naročniki tehnične specifikacije pripraviti v skladu z določbami 68. člena ZJN-3, vključno z ustrezno navedbo besedne zveze »ali enakovredno« pri vsakem morebitnem sklicevanju na tehnične specifikacije oziroma nacionalne standarde (b. točka petega odstavka 68. člena ZJN-3), ter pri vsaki morebitni navedbi določene izdelave ali izvora ali določenega postopka (šesti odstavek 68. člena ZJN-3). Slednje je naročnik dosledno spoštoval.

Naročnik opozarja na bistveno tehnično nedoslednost komisije, ki izhaja iz zamenjave pojmov »proizvajalec šasije« (v konkretnem primeru MAN Truck & Bus AG) in »ponudnik« (v konkretnem primeru izbrani ponudnik JUST KOM d.o.o.). [REDACTED] je v svojem sporočilu [REDACTED] samo izpostavil »končni cilj, da se dobi šasija MAN«, pri čemer je navedel, da se pri tehničnih specifikacijah doda beseda »ali enakovredno«, s čemer je zahtevane tehnične karakteristike določil na način, ki je skladen z veljavno prakso Državne revizijske komisije. [REDACTED] nikoli ni zahteval, da naj se razpisno dokumentacijo oblikuje na način, da bo izbran določeni ponudnik.

Naročnik je postopek preverbe trga vodil transparentno in skladno z določili 105. člena ZJN-3. Navedeno določilo namreč vsebinsko ne opredeljuje pojma »dokumentiranje poteka vseh postopkov javnega naročanja« oziroma natančneje ne predpisuje vsebine oziroma načina zapisovanja posameznih faz postopka. Naročnik je namreč v okviru preverbe trga izmed na trgu obstoječih in relevantnih vozil shranil vse prejete ponudbe, prav tako je komisiji posredoval celotno dokumentacijo in podal natančna pojasnila o poteku postopka preverbe trga. Naročnik je posledično mnenja, da njegovo ravnanje ne predstavlja prekrška po prekrškovnih določilih ZJN-3.

V zvezi s postopkom preverbe sorazmernosti in ustreznosti tehničnih zahtev, ki ga je komisija izvedla preko »anketiranja« potencialnih ponudnikov, naročnik meni, da ugotovitve komisije potrjujejo s strani naročnika zatrjevano dejstvo, da do očitanih kršitev izkrivljanja konkurence ni prišlo. Komisija je namreč nekatere potencialne ponudnike zaprosila za pojasnilo v zvezi s tehničnimi zahtevami. V zvezi z očitki o diskriminatornosti naročnik pojasnjuje, kot sledi v nadaljevanju. Komisija sama navaja, da je prejela odgovora dveh podjetij, pri čemer pa je eno izmed njih menilo, da so naročnikove tehnične zahteve nediskriminatorne oziroma sprejemljive z vidika zagotavljanja konkurence. Torej bi to podjetje lahko oddalo ponudbo svoje nadgradnje na šasiji MAN. Prejem zgolj ene ponudbe v predmetnem postopku posledično nikakor ne pomeni, da je naročnik postavil takšne pogoje, ki konkurenco izkrivljajo, saj so razlogi, da se na javno naročilo ne javi več ponudnikov, lahko različni, lahko celo povsem banalni (spregled objave javnega naročila, ipd.).

Drugo podjetje pa je nekatere zahteve označilo kot potencialno sporne oziroma izključevalne in po mnenju naročnika povsem nepravilno navajalo, kot sledi.

Tč. 39, A1) V zvezi z očitki, da je medosna razdalja med 1. in 2. osjo v dolžini 3000 do 3100 mm določena diskriminatorno, naročnik pojasnjuje, da ne drži, da je za okretnost vozila povsem nepomembno, ali ima to razdaljo 2900 mm ali pa 3200 mm.

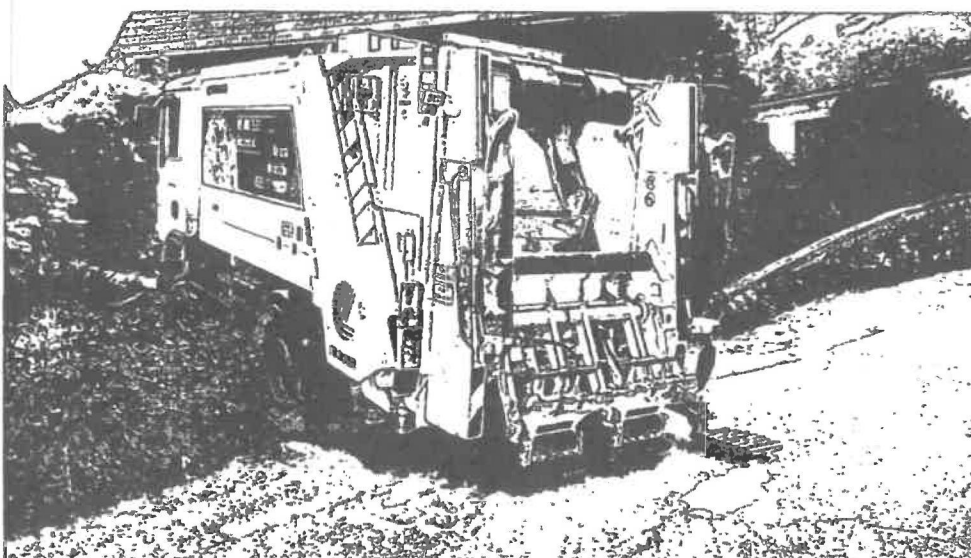
Kot že navedeno v pojasnilih, posredovanih komisiji v predhodnem postopku, je okretnost vozila potrebno povezana z medosno razdaljo. Proizvajalci šasij okretnost vozila navajajo z mero »obračalni krog«. Iz javno dostopnih podatkov proizvajalcev 12 t šasij MAN, Iveco, Renault in Mercedes, ki jih v svojih ugotovitvah omenja tudi komisija, v nadaljevanju naročnik navaja podatke o obračalnih krogih:

Šasija	Medosna razdalja (mm)	Obračalni krog (m)
MAN	3050	12,4
Iveco	3105	12,58
Renault	3250	13,0
MB	3260	13,1

Podatki o podvozju DAF naročniku žal niso dostopni.

Navedeno naročnik pojasnjuje na konkretnem primeru: razlika v obračalnem krogu med šasijo MAN in MB znaša 0,7 m. V končni fazi to pomeni, da je šasija MAN »sposobna« manevriranja v 0,7 m ožji ulici, kot šasija MB. Pomembnost okretnosti vozila v ozkih ulicah, mestnih središčih in podobno pa je bistvena zahteva predmeta pogodbe, kar izkazujejo fotografije, posnete pri uporabi vozila na terenu.





Tč. 39, A2) v zvezi z ojačanimi stranicami kesona, ki so prekrte z ravnimi ploščami iz aluminija, naročnik v nobenem primeru ne favorizira točno določene rešitve in jo prepušča proizvajalcu. Keson mora biti ojačan na katerikoli ustrezen način, saj sicer ne zdrži obremenitev v življenjski dobi vozila. Ne glede na izvedbo kesona, vsak proizvajalec prakticira določeno vrsto ojačitev.

Ravne plošče na stranicah kesona omogočajo lažjo namestitev nalepk (npr. skladno s celostno podobo naročnika...). Gre za zelo enostavno rešitev, ki jo z lahkoto in poceni izvede manjša obrtna delavnica.

Tč. 39, A3) V zvezi z zahtevanim časom praznjenja zabojnika, ki je največ 8 oziroma 12 sekund, naročnik pojasnjuje, da podatkov o številu proizvajalcev nima in ne more podati ustreznega odgovora. Sicer pa naročnik z omenjeno zahtevo omejuje čas praznjenja na način, da bi lahko ponudnik ponudil stresalni mehanizem, ki je hitrejši, saj je vozilo s hitrejšim stresalnim mehanizmom bolj produktivno. Naročniku ni znano oziroma ne vidi razloga, zakaj bi bila hitrost delovanja tako problematična, da bi bila tak stresalni mehanizem sposobna izdelati samo dva proizvajalca v Evropi.

Tudi navedbi pod A3b in A3c, ki naj bi bili povezani s prej navedenim, ne držita, pač pa kažeta na nepoznavanje področja smetarskih vozil, saj danes ni resnega proizvajalca, ki ne bi bil sposoben izvesti omenjenih rešitev.

Tč. 39, A3b) Proporcionalno krmiljenje: pomeni izvedbo hidravličnega sistema. T.i. hitrostna krivulja je bodisi prednastavljena bodisi upravljana preko krmilne ročice. V praksi oboje, med drugim, omogoča počasen dvig zabojnika, pospeševanje na sredini in zaviranje pred končnim položajem. Seveda vse v okviru maksimalnega časa praznjenja zabojnika 8 oz. 12 sekund. Potovanje zabojnika ni sunkovito, posledično ni poškodb zabojnika, hrupa, nevarnosti izmika zabojnika s stresalnega mehanizma in podobno.

Tč. 39, A3c) Delovanje stresalnega mehanizma v prostem teku motorja: Smetarska nadgradnja potrebuje za svoje delovanje energijo, ki jo dobiva od pogonskega agregata (oziroma motorja) na vozilu. Ko ni potrebe po delovanju nadgradnje, je pogonski agregat v prostem teku in vrtljaji motorja znašajo cca. 600 na minuto. Po vklopu katerekoli funkcije nadgradnje (stiskanje odpadkov, praznjenje vsebnika za odpadke, delovanje stresalnega mehanizma), pogonski agregat na vozilu vzpostavi t.i. delovne vrtljaje motorja, ki morajo »proizvesti« dovolj energije za delovanje posamezne funkcije. Običajno delovni vrtljaji motorja znašajo med 1.000 in 1.500 na minuto. To je običajna tehnična rešitev.

Pri zahtevi iz razpisne dokumentacije po delovanju stresalnega mehanizma v prostem teku motorja pa pomeni, da tudi stresalni mehanizem deluje pri 600 vrtljajih motorja. Pri tem je potreba po energiji manjša, manjša je poraba goriva, obraba pogonskih delov in podobno. Delovanje stresalnega mehanizma pomeni večino časa v celotnem času delovanja nadgradnje. Prihranki so lahko občutni.

Kar se tiče navedbe pod A3a - avtomatski, polavtomatski in ročni način delovanja - je glede tehnične izvedbe zahtevnejši samo avtomatski način delovanja.

Stresalni mehanizmi z avtomatskim načinom delovanja omogočajo samodejni zajem posode za odpadke, njeno izpraznitev in postavitev nazaj na mesto zajema. Hkrati omogočajo neodvisno praznjenje dveh 2-kolesnih posod hkrati. Posledično to pomeni, da lahko en komunalni delavec »dosega (oz. presega) produktivnost« dveh komunalnih delavcev na smetarskem vozilu s stresalnim mehanizmom, ki te funkcije ne omogoča. Hkrati je delavec tudi fizično manj obremenjen, saj funkciji dviga in spusta posode za odpadke potekata samodejno oziroma brez njegovega poseganja. Na stresalnem mehanizmu so nameščeni dodatni sistemi, ki zagotavljajo varnost komunalnih delavcev in drugih udeležencev v prometu. Zagotovo je tak stresalni mehanizem dražji od »običajnega«. Glede na prednosti, ki jih stresalni mehanizem ponuja, se višji stroški nakupa skozi življenjsko dobo vozila večkratno povrnejo.

Naročniku je iz postopkov javnega naročanja pri drugih komunalnih podjetjih poznano, da so v preteklih letih stresalne mehanizme primerljivih karakteristik ponujali vsaj štiri ponudniki. Eden od njih je bil celo proizvajalec stresalnega mehanizma z območja Republike Slovenije, drugi trije (Atrik, Zöller-Stummer, MUT, Ros Roca) pa so ponujali vozila s stresalnimi mehanizmi, kupljenimi na prostem trgu.

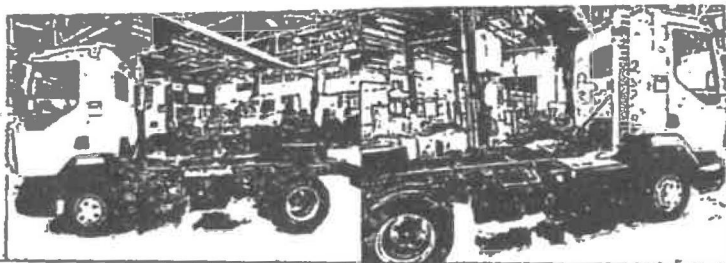
Tč. 39, A4) Največje mere opremljenega vozila: neimenovano zaproseno podjetje se na tem mestu sklicuje na vprašanje, zastavljeno na portalu javnih naročil v zvezi s »splošno uveljavljenim dovoljenim odstopanjem v višini $\pm 5\%$ «. Naročnik predvideva, da gre verjetno za vprašanje iz neke druge zadeve. Pri predmetnem javnem naročilu omenjeno vprašanje ni bilo zastavljeno, zato je takšna argumentacija brezpredmetna.

Komisija očita »diskriminatorno« ravnanje odgovorne osebe naročnika predvsem v zvezi s tehničnimi zahtevami za šasijo. Pri tem Komisija izpostavlja:

- a) medosno razdaljo,
- b) zahtevane minimalne osne obremenitve in
- c) maksimalno višino vozila.

Tč. 21, Ad a) Pomen medosne razdalje z vidika okretnosti vozila je bil obrazložen že v prejšnji točki.

Ugotovitve Komisije, da je MAN edini proizvajalec šasije z medosno razdaljo med 3000 in 3100 mm, ne držijo. V arhivu naročnika je dokument proizvajalca Renault, kjer je jasno navedeno, da proizvaja 12 t šasijo, primerno za montažo smetarske nadgradnje tudi z medosno razdaljo 3070 mm. Slednje izhaja iz priložene fotografije:

D 2.1 Range		TRUCKS
➤ Refuse truck 12T Euro 6, wheel base 3070mm+ rear pneumatic suspension		
DESCRIPTION: - Wheel base 3070mm. - Rear pneumatically suspension: VOAS. - Front suspension reinforced (20709). - Fuel tank replace on right side.		
ADVANTAGE: - Refuse truck with a very short wheel base on 12T model.		
		

Vsi proizvajalci šasij poleg serijskih vozil izdelujejo tudi izven serijske izvedenke, kjer se z rešitvami prilagajajo potrebam kupcev. Sprememba medosne razdalje (podaljšanje oziroma krajšanje) je relativno preprost poseg in se ga proizvajalci pogosto poslužujejo. Naročniku je znano, da slednje drži za proizvajalca MB, ki ima v svojem voznem parku vozilo, katerega medosje je proizvajalec skrajšal za 300 mm. Naročnik prilaga sledeče dokazilo.

DaimlerChrysler AG, D-70742 MÖHRTH		PROFORMA-RECHNUNG
AC-INTRACAR D.O.O. BARAGOVA 5 SLO 1000 LJUBLJANA SLOVENIEN		09.09.2003
15/JKV-TRANSPORT		VDB 250531 1K 057758
006926 00 3.5004		31451364
38.06.2003		
UEBERTRAG VON SEITE 4		95
WEITERE SACHVERHALTE		
KKCC KRAFTSTOFFVORFILTER MIT BEHEIZTEM WASSERABSCHEIDER		1
PREIS FREI DEUTSCHE GRENZE		97
TRANSPORTKOSTEN BIS OESTERR. AUFRUHERSTELLUNG		
VERSICHERUNG AB DT. GRENZE BIS OESTERR./SLOVEN.		
GRENZE VERSICHERUNG AB OESTERR./SLOVEN. GRENZE BIS FREI		
LJUBLJANA		
GESAMTPREIS C I P		EUR 97
DaimlerChrysler AG		
H. 0288		

Naročnik je prepričan, da bi vsi s strani komisije navedeni proizvajalci šasij lahko izpolnili zahtevani pogoj medosne razdalje.

Tč. 21, Ad b) Naročnik je v postopku obravnave predmetne zadeve komisiji pojasnil, kako je potekalo oblikovanje tehničnih specifikacij za vozilo, ki je bilo predmet javnega naročila, kdo je pri tem sodeloval, omenil je tudi preizkus podobnih vozil drugih komunalnih podjetij in izkušnje z vozilom, ki ga je nabavil l. 2014. Od predstavnikov zastopnikov vozil Renault Trucks in MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o. je naročnik pridobil tehnični specifikaciji za šasiji Renault oz. MAN.

Navedene aktivnosti so bile osnova za oblikovanje tehničnih zahtev, ki so bile objavljene v razpisni dokumentaciji, med drugim tudi:

- nosilnost (dovoljena teža) sprednje osi minimalno 4700 kg,
- nosilnost (dovoljena teža) zadnje osi minimalno 8700 kg.

Naročnik ne zanika oziroma celo eksplicitno navaja, da je pri pripravi tehničnih zahtev izhajal, med drugim, tudi iz dokumentacije, ki jo je dne 13. 10. 2016 prejel od zastopnika podjetja MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o. Pridobiti šasijo MAN (ali enakovredno) je bil tudi »končni cilj«, kot navaja [REDACTED] v svojem elektronskem sporočilu [REDACTED]

[REDACTED] Ujemanje tehničnih zahtev s kataloški vrednostmi proizvajalca MAN ne pomeni kršitve, saj je naročnik zahteval le takšne karakteristike, ki jih je za svoje delo in obratovanje nujno potreboval, pri čemer se ni omejil na izključno enega proizvajalca vozil, pač pa je tehnično specifikacijo z zahtevo »ali enakovredno« prilagodil večim konkurenčnim ponudnikom. Na slovenskem tržišču je več podjetij, ki se ukvarjajo s predelavami tovornih vozil oziroma podjetij, ki opravljajo dejavnost, ki je konkurenčna dejavnosti izbranega ponudnika. Vsa ta podjetja so na tržišču prisotna že najmanj 20 let in aktivno sodelujejo v postopkih javnih naročil. V primerih, ko je predmet javnega naročila smetarsko vozilo, navedena podjetja sodelujejo z različnimi proizvajalci šasij.

Prav vse tehnične zahteve, razen skupna masa vozila, so vsebovale tudi navedbo »minimalno«. Torej bi potencialni ponudniki lahko ponudili šasijo večje nosilnosti sprednje oziroma zadnje osi. Tudi druge dopustne vrednosti, ki jih v tabeli na strani 7/19, točka 23, navaja komisija, so podobno formulirane. Eksplicitno so določene zahteve glede voznikovega sedeža. Želja naročnika je bila, da vozniku zagotovi kar najboljše delovne pogoje, zato je tudi vztrajal pri vrhunskem sedežu. Proizvajalci šasij imajo v svojem programu sedeže različnih kakovostnih razredov. Naročnik v predhodni analizi ni preverjal, kako je s sedeži pri proizvajalcih različnih šasij, bil pa je prepričan, da je zahteva glede na navedeno ustrezna.

V nadaljevanju se naročnik podrobneje izjasnjuje v zvezi z nosilnostjo vozila. Dovoljena teža, nosilnost, skupna masa vozila so zakonske kategorije, ki so na podlagi izjave proizvajalca šasije vpisane v homologacijski dokument. Vozilo skupaj s tovorom, osebjem in dodatno opremo, z vidika predpisov, v nobenem primeru ne sme presegati omenjenih kategorij, nasprotno bi pomenilo storitev prekrška. Na dlani je ugotovitev, da je za naročnika primernejše vozilo z večjo dovoljeno težo, ker posledično v vsebnik vozila lahko naloži več tovora oz. odpadkov.

Komisija navaja v tabeli na strani 7 osne obremenitve šasij različnih proizvajalcev. V kolikor držijo ugotovitve komisije glede osnih obremenitev pri preverjanjih proizvajalcih, potem dejansko zahtevani pogoj osnih obremenitev izpolnjujeta samo DAF in MAN.

Nosilnost na posamezni osi je pogojena s skupno maso vozila. Večja, ko je skupna masa vozila, večja je nosilnost posamezne osi. Seveda je potrebno upoštevati še vse zakonske omejitve. Primeroma ima šasija Renault skupne mase 16 t in ima nosilnost sprednje osi 5,8 t in nosilnost zadnje osi 10,9 t. Podobno je tudi pri drugih proizvajalcih šasij, ki imajo različne pristope, kar se tiče rešitev na področju nosilnosti.

Glede skupne višine vozila komisija prirejenost tehničnih zahtev enemu ponudniku utemeljuje z dejstvom, da je izbrani ponudnik ponudil nadgradnjo, ki je dosegla identično vrednost, kot je bila zahtevana, tj. 2750 mm.

Naročnik je že predhodno tekom postopka pojasnil, da je iskal vozilo primernih karakteristik, ki bi, med drugim, omogočalo primerno manipulacijo na različnih terenih. Tudi komisija meni, da bi bila določitev nekaterih tehničnih zahtev, kot sta širina in višina vozila, povsem upravičena, pri čemer pa komisija meni, da je problematično le dejstvo, da je vozilo oz. nadgradnja izbranega ponudnika visoko ravno 2750 mm.

Pri zahtevi naročnika glede višine ne gre za višino nadgradnje, ampak za skupno višino vozila. Smetarsko vozilo sestoji iz šasije, nadgradnje, stresalnega mehanizma in morebitne dodatne opreme (opozorilna in delovna razsvetljava, video nadzorni sistem...). Vse te komponente vplivajo na skupno višino vozila. Če se hoče proizvajalec vozila prilagoditi pogoju višine, potem mora različne komponente tudi pravilno sestaviti. Lahko izbere pnevmatike s primernim profilom, nižje postavi razsvetlavo, prilagodi višino zbirnika za odpadke (posledično tudi volumen nadgradnje) in podobno. V interesu naročnika je, da je volumen zbirnika za odpadke čim večji. Morebitna nižja višina vozila od predpisane bi lahko pomenila tudi manjši volumen vsebnika za odpadke. Zatorej naročnik razume ponujeno dimenzijo ponudnika na način, da je znotraj omejitve skupne višine želel ponuditi maksimalno možen volumen vsebnika za odpadke. Torej imajo proizvajalci dovolj maneverskega prostora za primerno rešitev. Naročnik je bil dolžan preveriti, da dobavljeno vozilo glede skupne višine zadostuje razpisnim pogojem, kar je tudi storil in ni ugotovil odstopanj.

Naročnik poudarja, da s strani nobenega od potencialnih ponudnikov v času objave predmetnega javnega naročila (naročilo je bilo objavljeno na portalu več kot 30 dni) ni prejel nobenega vprašanja ali prošnje za spremembo razpisnih pogojev. Dejstvo je, da na trgu obstaja veliko različnih rešitev (lahko celo optimalnejših), katerih preverba je v fazi določanja vsebine javnega naročila in ocenjene vrednosti nemogoča.

Med postopkom obravnave se je komisija naslonila na pridobljene podatke s strani razpisnih dokumentacij dveh javnih podjetij, ki so naročala komunalno prirejena vozila. Predmet obravnave sta bili javni naročili Javnega podjetja Komunala Izola d.o.o. in Javnega podjetja Snaga d.o.o. iz Maribora.

Kot ugotavlja Komisija, so bile tudi pri teh dveh javnih naročilih zaznane potencialno diskriminatorne tehnične zahteve, saj je v Izoli v celoti tehnične zahteve izpolnjevala zgolj šasija Mercedes-Benz, v Mariboru pa MAN. Glede na to, da je bilo na obeh javnih razpisih prejetih več ponudb, so vsi ponudniki verjetno ponujali identične šasije, v Izoli Mercedes-Benz, v Mariboru pa MAN. Navedena ugotovitev ne podpira zaključka komisije o diskriminatornosti

teh postopkov, saj bi v primeru, da bi preostali konkurenčni ponudniki ponudili neustrezna vozila, bile njihove ponudbe izločene iz nadaljnje obravnave.

Komisija tabelarično navaja določene tehnične zahteve predmeta naročila in ugotavlja, da gre »za primerljiva smetarska vozila«, ki sta jih omenjeni podjetji nabavili bistveno ugodneje kot Infrastruktura Bled d.o.o.. Komisija naročniku očita negospodarno ravnanje, saj je bila cena predmetnega vozila za približno 60.000 EUR višja kot v primerljivih dveh postopkih.

Naročnik poudarja, da komisija nekritično pri javnem naročilu Komunale Izola navaja 20 tehničnih zahtev, pri Snagi Maribor pa 18 tehničnih zahtev ter preuranjeno sklepa, da gre za naročilo primerljivega vozila kot pri predmetnem naročilu. Tehnične specifikacije iz predmetnega naročila obsegajo 7 tipkanih strani in so navedene, kot ocenjuje naročnik, v okoli 200 alinejah. Tehnična dokumentacija, ki jo je ponudnik priložil ponudbi, pa obsega okoli 20 strani. Da gre v vseh primerih za primerljiva vozila, na podlagi navedenega ni mogoče trditi.

Tehnično gledano vozilo sestoji iz šasije, nadgradnje, stresalnega mehanizma in dodatne opreme. Znotraj posameznih komponent je nešteto izvedb, ki bistveno vplivajo na ceno vozila. Kot že navedeno, obstajajo rešitve, ki pripomorejo k produktivnosti in varnosti dela (npr. avtomatski stresalni mehanizem), udobnosti vožnje (sedež voznika, vrsta menjalnika, oprema kabine) in podobno. Izbrano smetarsko vozilo je bilo, med drugim, opremljeno s sistemom za identifikacijo zabojnikov, z brezžičnim prenosom podatkov, avtomatskim stresalnim mehanizmom za neodvisno praznjenje dveh posod hkrati in drugo dodatno opremo. Šele s podrobnejšo primerjavo vseh vozil, ki so predmet obravnave, bi lahko utemeljeno zaključili, ali gre za primerljiva vozila in bi lahko določili, od kod izračunana razlika v ceni vozil.

Komisija v svojih ugotovitvah sledi navedbam [redacted] in zaključuje, da je bilo predmetno naročilo prilagojeno v naprej izbranemu ponudniku, ki naj bi bil že pred objavo razpisne dokumentacije seznanjen z vsebino tehničnih zahtev in naj bi pri pripravi javnega naročila sodeloval, kar komisija utemeljuje z očitanim:

- a) komisija zatrjuje, da je bil ponudnik JUST KOM d.o.o. že pred objavo javnega naročila dne 2. 12. 2016 seznanjen s konfiguracijo za šasijo MAN, ki je bila izdelana dne 13. 10. 2016, saj jo je predložil v svoji ponudbi.
- b) očitani obisk direktorja podjetja JUST KOM d.o.o. dne 17. 10. 2016 na sedežu naročnika pri [redacted]

Ad a) Da je bila konfiguracija za šasijo MAN izdelana že pred objavo naročila po mnenju naročnika ni sporno, pač pa je za potrebe opredelitve tehničnih specifikacij nujno. Za komisijo je sporno dejstvo, da naj bi bil z njo že pred objavo naročila seznanjen izbrani ponudnik in si s tem pridobil konkurenčno prednost. Naročnik je v postopku preverbe trga več potencialnih ponudnikov zaprosil za posredovanje podatkov o vozilih, ki jih ponujajo, zaradi česar pa ni moč sklepati, da je vsak takšen potencialni ponudnik na podlagi takšnega zaprosila utemeljeno sklepal, kakšna bo tehnična specifikacija objavljenega javnega naročila, drži pa dejstvo, da so lahko takšni ponudniki sklepali, da bo naročnik javno naročilo za nakup smetarskega vozila objavil, sicer ponudb na trgu ne bi preverjal.

Iz ugotovitev komisije nikjer ne izhaja, da je ponudnik omenjeno konfiguracijo prejel pred objavo javnega naročila, lahko bi jo kadarkoli po objavi naročila. Komisija tudi nikjer ne ugotavlja, da je naročnik oziroma njegova odgovorna oseba mag. Janez Resman, ali kdo drug

od zaposlenih pri naročniku, seznanil ponudnika s tehničnimi specifikacijami. Edini zabeleženi stik med naročnikom in ponudnikom je sestanek predstavnika JUST KOM d.o.o. pri [REDAKTIRANO]. Glede na dosedanje ugotovitve komisije bi lahko samo [REDAKTIRANO] seznanila ponudnika s tehničnimi specifikacijami. Naročnik z vsebino razgovora, ki je pri [REDAKTIRANO] potekal navedenega dne, ni bil seznanjen, vsebina razgovora prav tako ni razvidna iz zabeležke iz dnevnika aktivnosti, kjer je zapisano »sprejem in razgovor poslovni partner Just«. Naročnik pripominja, da navedeni zapis izhaja izključno iz sfere [REDAKTIRANO] in je kot tak podvržen manipulaciji navedene osebe in posledično ne more predstavljati nikakršnega dokaza, kot zmotno meni komisija.

Komisija navaja, da je v času obiska, dne 17. 10. 2016, med 11.30 in 12. uro, direktor ponudnika Igor Strnad narekoval tehnične zahteve, da bi bilo za šasijo izbrano vozilo MAN, za nadgradnjo pa Stummer. Glede na obsežnost tehničnih zahtev (7 tipkanih stani, 200 alinej), je za naročnika nepredstavljivo, kako je mogoče v času 30 minut spisati tolikšno količino podatkov. Vsa nadaljnja pojasnila v zvezi navedenim, so po mnenju naročnika odveč.

Protislovne so tudi ugotovitve komisije, kako naj bi bil ponudnik predhodno seznanjen s tehničnimi zahtevami predmeta naročila, če naj bi prav te zahteve dne 17. 10. 2016 narekoval [REDAKTIRANO]. Naročnik sicer dopušča možnost, da je bil ponudnik seznanjen s tehnično konfiguracijo MAN na način, kar je edino smiselno, da je ponudnik prejel konfiguracijo za šasijo od predstavnika zastopnika vozil MAN kot del tehničnih prilog, ki jih je bil skladno z razpisno dokumentacijo dolžan predložiti v ponudbi.

Naročnik dodaja še nekaj pojasnil v zvezi s časovnico pri predmetnem naročilu. Naročnik je aktivnosti v zvezi nabavo novega vozila začel že v letu 2015. Plan nabave je bil javno sprejet, z njim so bili seznanjeni tako zaposleni pri naročniku, kot tudi potencialna ponudnika Renault Trucks in MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., ki sta bila zaprošena za ponudbe v okviru postopka preverbe trga. Ker se na območju Republike Slovenije na leto proda okoli 20 smetarskih vozil, potencialni ponudniki zagotovo vedo za vsako vozilo, ki bo predmet nakupa. Ponudniki šasij in podjetja, ki se ukvarjajo s predelavami tovornih vozil so v dnevnih kontaktih, skupaj nastopajo na sejnih in prireditvah (npr. vsakoletne komunalne igre), so člani Zbornice komunalnega gospodarstva in podobno. Posledično je vsaka namera kateregakoli naročnika za nabavo novega smetarskega vozila v teh ožjih krogih hitro znana.

Zgolj vedenje ponudnika za namero naročnika, da planira nakup vozila, še ne pomeni, da je bilo javno naročilo s komerkoli v naprej dogovorjeno.

Ad b) Naročnik v tej točki meni, da je potrebno natančneje opredeliti pojme tehnične zahteve predmeta javnega naročila oziroma tehnične specifikacije vozila in tehnične zahteve za šasijo.

Naročnik pod pojmom tehnične zahteve predmeta javnega naročila oziroma tehnične specifikacije vozila razume del razpisne dokumentacije, kjer je na strani 43 v obrazcu 15 navedel »Opis predmeta javnega naročila in tehnične zahteve naročnika«. Tehnične zahteve za šasijo so del obrazca in se nanašajo na šasijo kot del vozila.

Naročnik zaključuje, da ugotovitve komisije glede ravnanja direktorja javnega podjetja Infrastruktura Bled d.o.o., mag. Janeza Resmana, da je »v fazi pred objavo razpisne dokumentacije oblikoval in sprejel nesorazmerne in diskriminatorne tehnične zahteve oz.

tehnične zahteve, katere so v nasprotju z dejanskimi potrebami naročnika omogočile, da se je konkurenca izkrivljala, saj je v okviru postopka oddaje javnega naročila bila lahko izbrana samo šasija točno določenega proizvajalca...«, po mnenju naročnika ne držijo iz razlogov:

- a) tehnične zahteve niso bile nesorazmerne in diskriminatorne, saj bi ponudbo lahko oddalo več potencialnih ponudnikov iz razlogov kot jih je predhodno navedel naročnik;
- b) tehnične zahteve so bile oblikovane v skladu z dejanskimi potrebami naročnika, ki je že v fazi priprave javnega izpostavil svoje potrebe glede nakupa manjšega smetarskega vozila, ki bo funkcionalno, robustno, sposobno zdržati obremenitve na dolgi rok, hkrati pa bo dovolj okretno in primerno za manipulacijo na različnih terenih;
- c) naročnik je pri nakupu novega vozila ravnal kot dober gospodar, saj je izbral vrhunski izdelek s tehničnimi rešitvami, ki v kar največji meri zagotavljajo ekonomično ter okolju, osebju in udeležencem v prometu prijazno zbiranje in odvoz odpadkov;
- d) nobeno od ugotovljenih ravnanj naročnika in njegove ogovorne osebe ne pomeni dejanj, ki bi na kakršenkoli način izkrivljala konkurenco;
- e) očitana opustitev dokumentiranja poteka vseh postopkov javnega naročanja po mnenju naročnika ne predstavlja prekrška po prekrškovnih določilih ZIN-3;
- f) očitana kršitev neobjave predmetne elektronske kopije pogodbe izvira iz sfere [REDACTED]

Pripravila:

[REDACTED]

Direktor:
mag. Janez Resman
INFRASTRUKTURA
BLED d.o.o.