



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**DRŽAVNA KOMISIJA ZA KONTROLU**  
**POSTUPAKA JAVNE NABAVE**  
Zagreb, Koturaška 43/IV  
**KLASA: UP/II-034-02/19-01/225**  
**URBROJ: 354-01/19-12**  
**Zagreb, 16. svibnja 2019.**

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave u vijeću sastavljenom od članova: Nelice Vidić, zamjenice predsjednika te Darie Duždević i Gorana Bukvića, članova, povodom žalbe žalitelja Solaris Bus & Coach S.A., Owinska, Poljska, zastupan po opunomoćeniku Dominiku Niziću, odvjetniku u Zagrebu, na Odluku o odabiru u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2018/S 0F5-0033049, predmet nabave: Solo gradski niskopodni autobusi koji kao pogonsko gorivo koriste dizel gorivo, naručitelja Libertas - Dubrovnik d.o.o., Komolac, OIB: 36411681446, na temelju članka 3. Zakona o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave („Narodne novine“, broj 18/13., 127/13. i 74/14.) te članka 398. Zakona o javnoj nabavi („Narodne novine“, broj 120/16., u nastavku: ZJN 2016) donosi sljedeće

### **R J E Š E N J E**

1. Poništava se Odluka o odabiru, LD-2019/203-1.0 od 2. ožujka 2019. godine, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2018/S 0F5-0033049, predmet nabave: Solo gradski niskopodni autobusi koji kao pogonsko gorivo koriste dizel gorivo, naručitelja Libertas - Dubrovnik d.o.o., Komolac.
2. Nalaže se naručitelju Libertas - Dubrovnik d.o.o., Komolac da u roku od 8 dana od dana javne objave rješenja na internetskim stranicama Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave nadoknadi žalitelju, Solaris Bus & Coach S.A., Owinska, Poljska, troškove žalbenog postupka u iznosu od 45.000,00 kuna.

### **O b r a z l o ž e n j e**

Naručitelj Libertas - Dubrovnik d.o.o., Komolac, objavio je 26. studenog 2018. godine u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske poziv na nadmetanje s dokumentacijom o nabavi, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2018/S 0F5-0033049, predmet nabave: Solo gradski niskopodni autobusi koji kao pogonsko gorivo koriste dizel gorivo. Kao kriterij odabira određena je ekonomski najpovoljnija ponuda na temelju pondera: cijena ponude bez PDV-a – 60 bodova, jamstveni rok – 10 bodova, ukupni operativni troškovi – 10 bodova, ukupni kapacitet putnika u autobusu – 10 bodova i radna zapremnina motora – 10 bodova

U predmetnom postupku javne nabave zaprimljene su tri ponude, a naručitelj je u postupku pregleda i ocjene ponuda dvije ponude ocijenio valjanima te je dana 2. ožujka 2019. godine donio Odluku o odabiru, LD-2019/203-1.0 kojom je ponudu ponuditelja Auto Hrvatska Prodajno Servisni Centri d.o.o., Hrvatski Leskovac, OIB: 87682591133, odabrao kao najpovoljniju.

Na predmetnu Odluku o odabiru, žalbu je 12. ožujka 2019. godine Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave izjavio i naručitelju u roku za žalbu dostavio, ponuditelj Solaris Bus & Coach S.A., Owinska, Poljska, zastupan po odvjetniku Dominiku Niziću iz Zagreba. Žalitelj je žalbu u smislu članka 420. ZJN 2016 uredio podneskom zaprimljenom kod ovog državnog tijela dana 10. travnja 2019.

Žalitelj u žalbi, osporava zakonitost postupka pregleda i ocjene ponuda odnosno osnovanost odbijanja njegove ponude te žalbenim zahtjevom predlaže poništiti odluku o odabiru i potražuje trošak žalbenog postupka u iznosu od 45.000,00 kuna i to na ime naknade za pokretanje žalbenog postupka.

Naručitelj u odgovoru na žalbu, prije svega navodi da je žalba neuredna jer je nejasan odnos između Slavena Vrhovskog koji je naveden u žalbi i Solaris Bus & Coach S.A. Owinska iz Poljske koji je označen kao žalitelj te da je nejasno po kojem je osnovu Wawa d.o.o. kao uplatitelj naknade za pokretanje žalbenog postupka u odnosu s Solaris Bus & Coach S.A. Owinska iz Poljske. Smatra da je žalba ne sadrži poveznicu između četiri navedena subjekta (Solaris Bus, Wawa, Slaven Vrhovski i Dominik Nizić) te je predlaže odbaciti kao neurednu, a podredno predlaže odbiti žalbu kao neosnovanu.

Odabrani ponuditelj pozvan da se očituje na žalbu i naručiteljev odgovor na žalbu, u očitovanju ističe da se pridružuje navodima naručitelja, žalbene navode žalitelja smatra neosnovanima te predlaže žalbu odbiti žalbu kao neosnovanu.

U tijeku postupka pred ovim tijelom izvedeni su dokazi pregledom i analizom dostavljenog dokaznog materijala koji se sastoji od obavijesti o nadmetanju, dokumentacije o nabavi, ponude žalitelja i ponude odabranog ponuditelja, zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda, odluke o odabiru te ostalih dokaza.

Prije svega u odnosu na naručiteljevo osporavanje urednosti žalbe u smislu odnosa između Solaris Bus & Coach S.A. Owinska iz Poljske (žalitelja) i Wawa d.o.o., Samobor (uplatitelj naknade za pokretanje žalbenog postupka), provjerom postupovnih pretpostavki u žalbenom postupku utvrđeno je da je žalitelj Solaris Bus & Coach S.A. Owinska iz Poljske uz žalbu priložio potvrdu o provedenoj transakciji Raiffeisen bank, referenca IB55980531 koju je izvršio uplatitelj Wawa d.o.o., Samobor na ime državnog proračuna Republike Hrvatske u iznosu od 45.000,00 kuna, a u svrhu plaćanje naknade za pokretanje žalbenog postupka u javnoj nabavi za žalitelja Solaris Bus & Coach S.A., Owinska, Poljska, broj objave u EOJN: 2018/S 0F5-0033049. Iz navedenog dokaza o izvršenoj uplati nedvojbeno proizlazi da je naknada, iako uplaćena od strane drugog gospodarskog subjekta (Wawa d.o.o., Samobor), uplaćena u ime žalitelja Solaris Bus & Coach S.A. Owinska iz Poljske i to za konkretan postupak javne nabave koji je predmet ove žalbe (broj objave: 2018/S 0F5-0033049) čime je ispunjena postupovna pretpostavka iz članka 420. stavak 1. točka 10. ZJN 2016. Činjenicu da je Slaven Vrhovski naveden u e-mail adresi navedenoj u žalbi nije od utjecaja na urednost žalbe, a odnos između odvjetnika Dominika Nizića i žalitelja utvrđen je dostavom punomoći za zastupanje koja je zaprimljena u ovom državnom tijelu dana 10. travnja 2019. Slijedom navedenog, ovo tijelo je ocijenilo da je žalba uredna.

Žalba je dopuštena, uredna, pravodobna i izjavljena od ovlaštene osobe.

Žalba je osnovana.

Žalitelj u žalbi navodi da je naručitelj odbio njegovu ponudu kao neprikladnu temeljem članka 291. ZJN 2016 iz razloga što ne udovoljava minimalnim tehničkim zahtjevima u tehničkim specifikacijama i to točki 11.4. "Tehničke specifikacije vozila" - Šasija i nadogradnja zaštićena postupkom kataforeze. Ističe da je naručitelj odbio njegovu ponudu uz obrazloženje kako se šasija i nadogradnja izrađena od čelika otpornog na koroziju, simbol 1.4003, koju je ponudio žalitelj, ne može smatrati jednakovrijednim proizvodom procesu izrade šasije i nadogradnje zaštićene postupkom kataforeze kako je traženo u tehničkim specifikacijama jer će autobusi prometovati uz samo more, izloženost utjecaju morske soli vrlo je izražena i da se morska voda nerijetko nalazi na cesti pa se zbog visoke izloženosti korozivnom djelovanju područje kojim će autobusi prometovati svrstava u agresivnu sredinu te da zaštita postupkom premazivanja epoksidnim bojama vanjskih dijelova i profila te voskom unutrašnjosti (kako je žalitelj ponudio) ne može bez dodatnog

periodičnog održavanja i obnavljanja osigurati jednako dobru i dugotrajnu antikorozivnu zaštitu kao što je zaštita kataforezom. Žalitelj navodi da je na traženje naručitelja od 8. veljače 2019. za dostavu očitovanja vezano za tehnologiju (anti)korozivne zaštite u odnosu na financijski aspekt (koliko košta) i organizacijski aspekt periodične provjere i obnova antikorozivne zaštite nanošenjem novih zaštitnih slojeva boje i sredstava (koliki su intervali i koliko svaki traje), odgovorio dopisom od 14. veljače 2019. u kojem je dostavio tražena očitovanja te obrazložio prednosti ponuđenog rješenja u odnosu na konvencionalne tehnologije i materijale konstrukcije kojeg smatra kvalitetnijem i jednakovrijednim rješenjem (periodična provjera antikorozivne zaštite zahtjeva vizualnu inspekciju što predstavlja prednost u odnosu na konvencionalne tehnologije i materijale koja utječe na smanjenje količine rada na održavanju te pojednostavljuje identifikaciju spornih površina na kojima je potrebno izvršiti obnovu) te očitovanje u odnosu na traženi financijski aspekt (koliko košta) u kojem je naveo da ukupan trošak po autobusu s osnove radnih sati i rezervnih dijelova iznosi 11.657,76 kuna. Žalitelj smatra da je iz navedenih očitovanja dostavljenih u postupku pregleda i ocjene ponuda kao i iz dokumenta „Tehnologija antikorozivne zaštite.pdf“ kojeg je dostavio u ponudi razvidno da je ponudio jednakovrijedno, odnosno bolje rješenje od traženog u tehničkim specifikacijama.

Žalitelj dalje navodi da se naručitelj u Zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda nije očitovao na dokumentaciju koju je žalitelj priložio uz ponudu niti na obrazloženje koje je dostavio u postupku pregleda i ocjene ponuda, a sve na okolnost jednakovrijednosti, što je prema mišljenju žalitelja trebao učiniti kako bi mogao izvesti zaključak o jednakovrijednosti ili nejednakovrijednosti. Smatra da su navedeni podaci odlučne činjenice te s obzirom da ih Zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda ne sadrži, pobijana odluka o odabiru ne može se ispitati.

Žalitelj u žalbenom postupku dostavlja kao dokaz dokument "Službena bilješka s ispitivanja otpornosti na koroziju sustava Solaris" izrađen od strane Laboratorija za ispitivanje emisije hlapljivih organskih spojeva i adhezivnih premaza F.H Brawa u kojem se navodi da je sustav s epoksidnim temeljnim premazom na različitim podlogama podvrgnut ispitivanju na otpornost na koroziju u slanoj komori te da su svi ispitani sustavi pokazali dobru otpornost na koroziju. Zatim, dostavlja dokument "Tehnologija antikorozivne zaštite" u kojem pojašnjava i taksativno navodi materijale i aktivnosti u postupku antikorozivne zaštite Solaris autobusa te dokument "Mišljenje o korozijskoj otpornosti šasije" izrađen od stalnog sudskog vještaka Županijskog suda u Splitu i redovitog profesora u trajnom zvanju Katedre za konstrukcije, Fakulteta elektrotehnike, strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Splitu, Prof. dr. sc. Lovre Krstulović-Opara, dipl. inž. stroj. u kojem se u bitnome navodi da traženi postupak zaštite kataforezom ne osigurava korozijsku otpornost materijala kako to pogrešno navodi naručitelj, već ravnomjernost nanošenja premaza na podlogu, zatim da je tvrdnja naručitelja da je blizina mora agresivnija sredina od kontinentalnih krajeva gdje se vrši posipanje prometnica solju kriva te da ponuđeni sustav antikorozivne zaštite koji se primjenjuje na korozijsko otporni čelik EN 1.4003 i aluminijsku leguru u potpunosti zadovoljava i nadmašuje korozijsku otpornost koji proizlazi iz zahtjeva za KTL zaštitom te da je ocjena naručitelja da se „ponuđeno ne može smatrati jednakovrijednim proizvodom procesu izrade šasije i nadogradnje zaštićenim postupkom kataforeze“ neprihvatljiva, stručno neutemeljena, manjkava.

Zaključno žalitelj smatra da je u postupku pregleda i ocjene ponuda i u žalbenom postupku dokazao da je ponuđeno rješenje jednakovrijedno minimalnim tehničkim zahtjevima određenim u tehničkim specifikacijama, točka 11.4 "Tehničke specifikacije vozila" - Šasija i nadogradnja zaštićena postupkom kataforeze, a naručitelj nije sukladno članku 403. stavak 3. ZJN 2016 dokazao postojanje činjenica na temelju kojih je donio odluku o pravima.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da ponuda žalitelja nije odabrana niti u jednom postupku za identičan predmet nabave u devet gradova (sufinanciranom od Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda) te žalbu žalitelja smatra šikanoznom prema naručitelju. Dalje, navodi da je prometna izoliranosti u kojoj se nalazi Dubrovnik i šire dubrovačkog područja od iznimnog značaja za poziciju naručitelja baš u ovom konkretnom predmetu u dijelu jamstvenog, ali i izvanjamstvenog servisiranja i održavanja autobusa te da niti jedan drugi javni prijevoznik u Republici Hrvatskoj nije u situaciji u kakvoj se po pitanju servisiranja i održavanja voznog parka

nalazi naručitelj, da su im najbliži servisi stotinama kilometara udaljeni. Navodi da iz ponude žalitelja proizlazi da bi ovlaštenu servis bio izvan naručitelju matične Dubrovačko-neretvanske županije te da bi svaki odlazak i odvoz autobusa u ovlaštenu servis/radionicu predstavljao logistički zahtjevan poduhvat (višestruki prelasci državne granice) te stvorio organizacijske poteškoće i dodatne neizravne troškove (primjerice, odvoz autobusa samo na vizualni pregled/inspekciju u ovlaštenu servis/radionicu bez vršenja ikakvih intervencija na autobusu naručitelju znači gotovo dvodnevnu nedostupnost tog vozila za vršenje usluge javnog prijevoza). Smatra de je navedeno bitno staviti u korelaciju onoga što je žalitelj ponudio za točku 11.4. "Tehničke specifikacije vozila" (potrebne su dodatne periodične provjere, dodatne vizualne inspekcije, dodatni radni sati i rezervni dijelovi) odnosno navodi da bi u slučaju prihvata ponude žalitelja imao dodatno opterećenje za razliku od ponuda ostalih ponuditelja koji su ponudili proizvod koji udovoljava zahtjevu iz točke 11.4. "Tehničke specifikacije vozila".

Naručitelj dalje ukazuje na razlike u dokumentima „Tehnologija antikorozivne zaštite“ koju je žalitelj priložio uz žalbu, u odnosu na dokument identičnog naziva kojeg je žalitelj dostavio u ponudi, za koje navodi da su u bitnim dijelovima različiti te iako niti jedan od dokumenata ne bi doveo do drugačije ocjene naručitelja smatra da navedeno postupanje dovodi u pitanje kredibilitet te pouzdanost samog žalitelja, odnosno relevantnost i vjerodostojnost svega što žalitelj navodi i dostavlja.

Naručitelj osporava dokument „Službena bilješka“ kojeg je žalitelj dostavio uz žalbu, navodeći da se u navedenom dokumentu kao „ispitivano“ spominje nešto sasvim treće, različito čak i od prethodna dva dokumenta „Tehnologija antikorozivne zaštite“. Naručitelj postavlja i pitanje zbog čega žalitelj dokument „Službenu bilješku“ nije dostavio odmah uz ponudu ili po naručiteljevom zahtjevu za pojašnjenje i upotpunjenje dokumentacije kada je bilješka izrađena 14. kolovoza 2018. godine, dakle prije pokretanja predmetnog postupka javne nabave. Navodi da žalitelj nije dostavio nikakav dokaz iz kojeg bi proizlazile ovlaštenja i kompetencija kako „laboratorija“ tako niti „odgovornih/stručnih osoba“ koje su navodno radile „laboratorijsko ispitivanje“ te da prijevod dotičnog dokumenta naslovljenog kao „Službena bilješka“ nije izvršen i označen u skladu s Pravilnikom o stalnim sudskim tumačima („Narodne novine“, broj 88/08. i 119/08.) zbog čega dostavljenu dokumentaciju smatra suspektnom i dostavljenu s izravnim namjerom dovođenja ovog tijela u zabludu.

Nadalje, naručitelj također osporava i dokument žalitelja „Mišljenje o korozivnoj otpornosti šasije“ za kojeg navodi da je netransparentno na temelju koje dokumentacije je vještak dao mišljenje. Ističe da se u navedenom mišljenju navodi da je naručiteljeva "...tvrdnja o tome da je blizina mora agresivnija sredina ... je kriva...", a niti u jednom dijelu Zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda ne postoji usporedba/komparacija/stupnjevanje agresivnosti solju izloženih sredina nego konstatacija da prometnice kojima će prometovati autobusi koji su predmet nabave spada u agresivnu sredinu jer će neminovno dolaziti do situacija da su prometnice koje su u znatnom broju slučajeva tik uz samo more. Dalje, naručitelj postavlja pitanje je li uopće pročitao Zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda s pripadajućim prilogima prije davanja „mišljenja o korozivnoj otpornosti šasije“ te je li žalitelj i prilikom eventualne dostave tog zapisnika izvršio neke intervencije u isti kako bi dobio pogodnije „mišljenje o korozivnoj otpornosti šasije“. Smatra da bi zaključak naveden u mišljenju bio drugačiji da je kojim slučajem uzet u obzir dio obrazloženja iz Zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda a koji glasi: „...zaštita...kako je ponuditelj Solaris Bus & Coach SA. ponudio ne može bez dodatnog periodičnog održavanja i obnavljanja osigurati“. Naručitelj u prilogu odgovora na žalbu kao dokaz dostavlja Stručno mišljenje o antikorozivnoj zaštiti Fakulteta strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu, Katedra za motore i vozila potpisanog od strane Marin Kurtela, dipl.ing, doc.dr.sc. Ivan Stojanović, doc.dr.sc. Vinko Šimunović i prof. dr.sc. Vesna Alar.

Naručitelj u očitovanju zaprimljenom u ovom tijelu 8. travnja 2019. dostavlja dopis predstavnika proizvođača odabranog ponuditelja MAN Importer Hrvatska d.o.o. prema kojem kod odabrane ponude u kojoj je ponuđena šasija i nadogradnja zaštićena postupkom kataforeze troškova obnavljanja i preventivnih premaza neće biti, dok bi na svakom od 11 autobusa žalitelja troškova redovito bilo (sve što nosi trošak transporta u 300 km udaljen ponuđen servis te ističe da u svom voznom parku ima 23 autobusa proizvođača MAN Truck&Bus AG Njemačka i nikada tijekom

eksploatacije nije imao nikakvih intervencija na premazima i zaštiti materijala, odnosno troškova održavanja zaštite materijala KTL-om, odnosno da nema stručan kadar za popravke čelika otpornog na koroziju oznake 1.4003.

Odabrani ponuditelj u očitovanju na žalbu i naručiteljev odgovor na žalbu u bitnom navodi kako ponuda žalitelja ne udovoljava minimalnim tehničkim specifikacijama propisanim točkom 11.4. „Tehničke specifikacije vozila“ zbog čega smatra da je naručitelj opravdano ocijenio njegovu ponudu neprikladnom. Nadalje, navodi da naručitelj točku 11.4. „Tehničkih specifikacija vozila“ nije popratio izrazom „ili jednakovrijedno“ te mu nije jasno zašto žalitelj pokušava dokazati jednakovrijednost za traženu zaštitu šasije i nadogradnje kada istu naručitelj nije propisao u tom dijelu dokumentacije. Smatra da nuđenje zaštite šasije i nadogradnje predmeta nabave drugačijim postupkom od traženog predstavlja nuđenje varijante ponude što dokumentacijom nije dopušteno. Nadalje, navodi da iz tvrdnje samog žalitelja koji navodi da zbog naravi tehnologije koja se primjenjuje u proizvodnji Solaris vozila, potrebna periodična provjera antikorozivne zaštite uz ukupan trošak po autobusu u iznosu od 11.657,76 kuna, razvidno da proces zaštite šasije i nadogradnje koji žalitelj nudi zahtijeva dodatna financijska sredstva u odnosu na konačnu cijenu navedenu u ponudi žalitelja, a što je protivno članku 13. Pravilnika kojim je propisano da u cijenu ponude moraju biti uračunati svi troškovi, uključujući posebne poreze, trošarine i carine, ako postoje, te popusti. Odabrani ponuditelj uz očitovanje dostavlja dokument „Stručno mišljenje“ Fakulteta strojarstva i brodogradnje, Sveučilišta u Zagrebu, potpisanog od strane Marin Kurtela, dipl.ing, doc.dr.sc. Ivan Stojanović, doc.dr.sc. Vinko Šimunović i prof. dr.sc. Vesna Alar dano na okolnost usporedbe svojstava osnovnih materijala šasije i nadogradnje autobusa s aspekta popravaka tehnologijom zavarivanja za nelegirani čelik i feritni čelik oznake 1.4003.

Provjeravajući žalbeni navod utvrđeno je da točka 2.1. dokumentacije o nabavi, između ostalog propisuje predmet nabave na način da se nabavlja 11 solo gradskih niskopodnih autobusa koji kao pogonsko gorivo koriste dizel gorivo sukladno Troškovniku, Tehničkim specifikacijama i ostalim traženim uvjetima iz ove dokumentacije o nabavi te da su vozila detaljno opisana u Tehničkim specifikacijama, a u slučaju da ponuđeni autobusi ne ispunjavaju sve zahtjeve navedene u Tehničkim specifikacijama naručitelj će takvu ponudu smatrati nepravilnom.

Nadalje, točka 2.6. dokumentacije o nabavi propisuje, između ostalog, da naručitelj neće odbiti ponudu gospodarskog subjekta koji u svojoj ponudi na zadovoljavajući način, bilo kojim prikladnim sredstvom, dokaže da rješenje koje nudi na jednakovrijedan način zadovoljava zahtjeve i uvjete određene u ovoj dokumentaciji o nabavi. Dokaz jednakovrijednosti mora dostaviti gospodarski subjekt. U svrhu ocjenjivanja jednakovrijednosti ponuđenog, gospodarski subjekt je dužan dostaviti prikladno sredstvo, a to može biti tehnička dokumentacija ponuđenog jednakovrijednog rješenja koju izrađuje proizvođač (prospekt, katalog ili brošura proizvođača, ispis specifikacija s web stranice proizvođača i sl.) ili ispitni izvještaj priznatog tijela.

Uvidom u dokument „Tehničke specifikacije“ koje su sastavni dio dokumentacije o nabavi propisano je da ponuđeni autobusi moraju ispunjavati obavezne minimalne tehničke zahtjeve koji su navedeni u tablici tehničke specifikacije vozila. U slučaju da ponuđeni autobusi ne ispunjavaju minimalne tehničke zahtjeve, naručitelj će takvu ponudu smatrati neprikladnom. Dalje, naručitelj je naveo upute da su u tablici navedene obvezne tehničke specifikacije vozila, te da ukoliko vozilo ne zadovoljava sve tehničke specifikacije ponuda će biti odbijena. U polje gdje je ponuđeno DA/NE ponuditelji zaokružuju DA za slučaj da ponuđeno vozilo podržava određeni zahtjev, ili zaokružiti NE za slučaj da ponuđeno ne podržava određeni zahtjev, a u polja označena zvjezdicom upisati točni podatak. Navedena „Tehnička specifikacija“, pored ostalog, sadrži stupac „Opis tehničke karakteristike ukoliko ju ponuditelj NE zadovoljava, a proizvod ima određenu jednakovrijednu karakteristiku“ i stupac „Ocjena naručitelja DA/NE prilikom pregleda i ocjena ponuda zadovoljava li ili ne ponuđeni proizvod tražene tehničke karakteristike“. Nadalje, točkom 11.4. navedenih Tehničkih specifikacija propisan je zahtjev „Šasija i nadogradnja zaštićena postupkom kataforeze (KTL)“.

Uvidom u Zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda utvrđeno je da je naručitelj odbio ponudu žalitelja iz razloga jer ista ne udovoljava minimalnim tehničkim zahtjevima u tehničkim specifikacijama i to točki 11.4. „Tehničke specifikacije vozila“- Šasija i nadogradnja zaštićena postupkom kataforeze te je kao takva neprikladna u smislu članka 291. ZJN 2016. Nadalje, navedeno je da je žalitelj za navedenu točku „Tehničke specifikacije vozila“ ponudio šasiju i nadogradnju izrađenu od čelika otpornog na koroziju, simbol 1.4003 istaknuvši isto kao jednakovrijedno, međutim, naručitelj ocjenjuje da se ponudeno ne može smatrati jednakovrijednim proizvodnom procesu izrade šasije i nadogradnje zaštićene postupkom kataforeze kako je u tehničkim specifikacijama naznačeno. Dalje se navodi da je naručitelj u dotičnoj točki tehničkih specifikacija naglasak stavio na zaštiti šasije i nadogradnje iz razloga što se područje kojim će dotični autobusi prometovati nalazi uz samo more te je izloženost utjecaju morske soli vrlo visoka. Morska sol se nalazi u zraku, raznosi se u vidu kapljica vjetrom, a morska voda nerijetko se nalazi i na samoj cesti te se zbog visoke izloženosti korozivnom djelovanju područje kojim će dotični autobusi prometovati svrstava u agresivnu sredinu. Naručitelj ocjenjuje da zaštita postupkom premazivanja epoksidnim bojama vanjskih dijelova i profila te voskom unutrašnjosti kako je ponudio žalitelj ne može bez dodatnog periodičnog održavanja i obnavljanja osigurati jednako dobru i dugotrajnu antikorozivnu zaštitu kao što je zaštita kataforezom.

Uvidom u ponudu žalitelja utvrđeno je da je žalitelj dostavio dokument „Tehničke specifikacije“ u kojem je za točku 11.4., u stupcu u kojem se navodi ponudeno (upisati točan podatak; da/ne-zaokružiti) naveo NE, a u stupcu „Opis tehničke karakteristike ukoliko ju ponuditelj NE zadovoljava, a proizvod ima određenu jednakovrijednu karakteristiku“ naveo da nudi šasiju i nadogradnju izrađene od čelika otpornog na koroziju, simbol 1.4003.

Nadalje, uvidom u dopis od 8. veljače 2019. utvrđeno je da je naručitelj, u odnosu na spornu točku 11.4. „Tehničkih specifikacija“ zahtijevao od žalitelja detaljno očitovanje vezano za tehnologiju (anti)korozivne zaštite gledajući financijski aspekt (koliko košta) i organizacijski aspekt periodične provjere i obnova antikorozivne zaštite nanošenjem novih zaštitnih slojeva boje i sredstava (koliki su intervali i koliko svaki traje).

Na navedeni zahtjev naručitelja žalitelj je odgovorio dopisom od 14. veljače 2019. u kojem je, između ostalog, naveo da zbog naravi tehnologije antikorozivne zaštite primijenjene u postupku proizvodnje Solaris vozila, periodična provjera antikorozivne zaštite zahtijeva vizualnu inspekciju površina što smatra da predstavlja prednost u odnosu na konvencionalne tehnologije i materijale konstrukcije budući da utječe na smanjenje količine rada na održavanju te pojednostavljuje identifikaciju spornih površina na kojima je možebitno potrebno izvršiti obnovu antikorozivne zaštite. Kad je riječ o šasiji vozila, navedena periodična provjera podrazumijeva provjeru stanja vanjskih površina, provjeru stanja i labavosti vijčanih spojeva te kontrolu stanja površine kardanskog vratila. Pregled se preporučuje obaviti minimalno svakih 180.000 prijeđenih kilometara te ukoliko se otkriju oštećenja, a frekvencija i troškovi navedenih aktivnosti navodi u tablici „Antikorozivne zaštite periodične provjere“. Nadalje, navodi se da kod karoserije Solaris autobusa periodična kontrola stanja antikorozivne zaštite nije nužna zbog antikorozivnih materijala korištenih u proizvodnji (kompozitni materijali aluminij, staklo, čelik 1.4003) te da će eventualna obnova antikorozivne zaštite karoserije biti nužna u slučaju mehaničkih oštećenja. Zatim, navodi se da su navedena oštećenja slučajnog karaktera zbog čega nije moguće odrediti intervale periodične provjere stanja niti troškove te je Solaris Bus definirao smjernice vezano uz materijale i tehnologije koji se preporučuju za obnovu antikorozivne zaštite u dokumentu „Tehnologija antikorozivne zaštite“. Naglašava se da je iznimna kvaliteta antikorozivne zaštite karoserije Solaris vozila posljedica povoljnih svojstava materijala u odnosu na vozila drugih proizvođača, a dodatni tretman premazom ima svrhu dodatnog produljenja trajanja zaštitnih svojstava primijenjenih materijala.

Uvidom u dokument „Antikorozivne zaštite periodične provjere“ koji je žalitelj dostavio u postupku pregleda i ocjene ponuda, utvrđeno je kako je pregled stanja antikorozivne zaštite šasije za vozila Solaris potrebno obavljati svake godine, održavanje šasije svakih 180.000 km i provjeru stanja vijčanih spojeva, pričvršćenosti, potrebe dotezanja i pojave korozije na pogonskoj osovini svake godine ili svakih 60.000 km sa ukupnim troškom u iznosu od 11.657,76 kuna po vozilu uz pretpostavljenu cijenu radnog sata u iznosu od 298,00 kuna.

Uvidom u dokument „Tehnologija antikorozivne zaštite“ koji je žalitelj dostavio u ponudi, utvrđeno je da je isti izrađen na poslovnom papiru žalitelja te ovjeren žigom žalitelja, oznake B101-101-006 u kojem je pod točkom 2. navedeno da se informacije sadržane u ovom dokumentu odnose na sva vozila marke Solaris te da su namijenjene osoblju servisne radionice zaduženom za obnovu antikorozivne zaštite autobusa oštećenih prilikom eksploatacije. Predmetnim dokumentom propisana je procedura za zaštitu i održavanje šasije-sredstva i materijali (skinuti sve zaštite, precizno oprati šasiju, pregled stanja šasije, uklanjanje svih tragova korozije), antikorozivno lakiranje karoserije (priprema površine postupkom ručnog odmašćivanja, nanošenje epoksidne boje), zaštita profila s unutarnje strane (bušenje tehnoloških otvora, nanošenje voska bez otapala), zaštita i održavanje šasije (odmašćivanje čitave površine sredstvom Du Pont 3920S, matiranje unutarnje površine abrazivnim sredstvom, prozračivanje stlačenim zrakom, brtvljenje smjesom i nanošenje sredstva za zaštitu šasije pomoću pumpe), zaštita i održavanje kućišta kotača (brtvljenje kućišta kotača smjesom, nanošenje sredstva EfCoat AB IQ za zaštitu šasije), zaštita i održavanje vijaka, matica i zatezača u šasiji (brušenje i poravnavanje, lakiranje temeljnim premazom, matiranje premaza, lakiranje) i vanjsko lakiranje autobusa.

Nadalje, uvidom u dokument naziva „Tehnologija antikorozivne zaštite autobusa i trolejbusa Solaris: Urbino/Trollino“ kojeg je žalitelj dostavio uz žalbu utvrđeno je da se isti razlikuje po sadržaju u odnosu na dokument naziva „Tehnologija antikorozivne zaštite“ koji je žalitelj dostavio uz ponudu. Na navedenu okolnost upućuje i naručitelj u svom odgovoru na žalbu dok žalitelj u očitovanju zaprimljenom u ovom tijelu dana 10. travnja 2019. navodi da je uz ponudu priložio dokument koji objašnjava proces obnove antikorozivne zaštite, a uz žalbu dokument koji objašnjava detaljni opis tehnologije antikorozivne zaštite koja se koristi u proizvodnji autobusa.

Uvidom u dokument „Službena bilješka“ koju je žalitelj dostavio uz žalbu utvrđeno je da se u istoj navodi datum pripreme 4. kolovoza 2018., mjesto ispitivanja Laboratorij za ispitivanje emisije hlapljivih organskih spojeva i adhezivnih premaza F.H. Barva, Kielce, a predmet ispitivanja: Sustav 1- podloga od nehrđajućeg čelika, epoksidni temeljni premaz –SPR91001 i površinski lak –Durathane XP, Sustav 2- aluminijska podloga, epoksidni temeljni premaz-SPR91001 i bazni lak- Durathane XPB i bezbojni lak- XPC60012 te Sustav 3- podloga od čelika 1.4003 ili aluminijska, epoksidni temeljni premaz- SPR91001, ispunjujući temeljni premaz-XPP4003, bazni lak – Durathane XPB i bezbojni lak – XPC60036. U predmetnoj službenoj bilješci naveden je zaključak da su svi sustavi pokazali dobru otpornost na koroziju o čemu svjedoče niske vrijednosti ili potpuno odsustvo ljuštenja ili korozije oko reza. Vezano za naručiteljevo osporavanje navedene Službene bilješke u odnosu na predmet ispitivanja, utvrđeno je da je kao predmet ispitivanja naveden pod Sustavom 3- podloga od čelika 1.4003 ili aluminijska što je žalitelj u ovom postupku ponudio.

Uvidom u „Mišljenje o korozijskoj otpornosti šasije“ koje je žalitelj također dostavio uz žalbu, utvrđeno je da je isto izdano od stalnog sudskog vještaka za infracrvenu termografiju i strojarstvo, prof. dr. sc. Lovre Krstulović-Opara, dipl. inž. stroj. U navedenom Mišljenju se u bitnom navodi da navedeni sustav antikorozivne zaštite koji se primjenjuje na korozijsko otporni čelik EN 1.4003 i aluminijsku leguru, u potpunosti zadovoljava i nadmašuje korozijsku otpornost koja proizlazi iz zahtjeva za KTL zaštitom. Dalje, navodi se da KTL zaštita osigurava ravnomjerno i sigurno prekrivanje antikorozivnom zaštitom (premazom elemenata karoserije pri postupku antikorozivne zaštite karoserije odnosno da se radi o sustavu nanošenja koji osigurava prekrivanje, a ne o galvaniziranju (npr. pocinčavanje) pri čemu nije definirana niti vrsta niti debljina antikorozivne zaštite te da sami materijal čelik 1.4003 te aluminijske legure osiguravaju korozijsku otpornost bez obzira na sustav provedene antikorozivne zaštite. Dalje, navodi se da Izvještaj o ispitivanju provedeno od strane Laboratorija za ispitivanje emisije hlapljivih organskih spojeva i adhezivnih premaza F.H. Barva, Kielce dokazuje da su materijali korozijski otporni i da je način apliciranja antikorozivnog premaza u smislu debljine i prionjivosti adekvatan s naglaskom da je kriva tvrdnja da je blizina mora agresivnija sredina od kontinentalnih krajeva gdje se vrši posipanje prometnica solju zbog saliniteta mora i količine soli koji bi eventualno zapljusnulo vozilo u odnosu na količinu soli koja zapljusne podvozje i karoseriju vozila u područjima gdje se vrši otapanje leda na prometnicama posipanjem solju. Zaključno, navodi se da je ocjena naručitelja kako se ponudeno ne

može smatrati jednakovrijednim proizvodom procesu izrade šasije i nadogradnje zaštićene postupkom kataforeze neprihvatljiva, stručno neutemeljena i manjkava te da sam zahtjev za KTL postupkom zaštite ne osigurava korozijsku otpornost samog materijala konstrukcije karoserije, već ravnomjernost nanošenja premaza na podlogu.

Uvidom u dopise gospodarskog subjekta MAN Importer Hrvatska d.o.o. koje je naručitelj dostavio u očitovanju zaprimljenom u ovom tijelu 8. travnja 2019., utvrđeno je da su po pitanju antikorozivne zaštite propisane smjernice proizvođača Man Truck&Bus AG Njemačka prema kojem je propisan obvezni kontrolni pregleda vozila svakih 12 mjeseci radi utvrđivanja eventualne pojave oštećenja. Nadalje, navedeno je da upute proizvođača govore o popravcima oštećenja površinskog premaza i antikorozivne zaštite vozila, a ako takva oštećenja ne nastanu, nema obvezatnog obnavljanja pojačanja i/ili preventivnih popravaka površinskog premaza i antikorozivne zaštite, odnosno nema dodatnih troškova radi očuvanja jamstva proizvođača.

Uvidom u „Stručno mišljenje o antikorozivnoj zaštiti“ kojeg je dostavio naručitelj uz odgovor na žalbu, utvrđeno je kakao je isto izrađeno od strane Fakulteta strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu, Katedra za motore i vozila, sljedećih potpisnika: Marin Kurtela, dipl.ing, doc.dr.sc. Ivan Stojanović, doc.dr.sc. Vinko Šimunović i prof. dr.sc. Vesna Alar. U navedenom Stručnom mišljenju, u bitnom se ističe kako se na temelju provedenog istraživanja može zaključiti da rešetka i nadogradnja autobusa od feritnog čelika oznake 1.4003 zaštićenog epoksi premazom može zadovoljiti jednake uvjete izlaganja kao i rešetka i nadogradnja od nelegiranog čelika zaštićena kataforetskom prevlakom. S aspekta eventualnih oštećenja premaza, kataforetski nanosena prevlaka pruža izuzetnu otpornost na širenje korozije oko oštećenja, a cink-fosfatna preobrada/prevlaka pruža korozijsku otpornost nezaštićenog nelegiranog čelika. U slučaju oštećenja epoksi premaza na feritnom čeliku, sam materijal je otporan na koroziju. Prionjivost premaza na fosfatnoj podlozi je generalno bolja u odnosu na premaz nanosen direktno na metalnu podlogu.

Uvidom u „Stručno mišljenje“ kojeg je dostavio odabrani ponuditelj u svom očitovanju, utvrđeno je kako je isto izrađeno od strane Fakulteta strojarstva i brodogradnje, Sveučilišta u Zagrebu, potpisanog od strane Marin Kurtela, dipl.ing, doc.dr.sc. Ivan Stojanović, doc.dr.sc. Vinko Šimunović i prof. dr.sc. Vesna Alar, na okolnost usporedbe svojstava osnovnih materijala šasije i nadogradnje autobusa s aspekta popravaka tehnologijom zavarivanja za nelegirani čelik i feritni čelik oznake 1.4003. Navedeno mišljenje, sadrži zaključak prema kojem s aspekta popravaka ugljičnog čelika i nehrđajućeg feritnog čelika oznake 1.4003 koji bi uključivali zavarivanje ili naravnavanje konstrukcije, popravke je jednostavnije provesti na nelegiranom čeliku. Za feritne čelike treba uzeti u obzir njihovi specifičnost i potrebna znanja vezana uz zavarljivost kako bi se osigurala odgovarajuća kvaliteta zavarenog spoja.

Članak 280. stavak 1. ZJN 2016 propisuje da je ponuda izjava volje ponuditelja u pisanom obliku da će isporučiti robu, pružiti usluge ili izvesti radove u skladu s uvjetima i zahtjevima iz dokumentacije o nabavi, a stavak 4. tog članka propisuje da se pri izradi ponude ponuditelj mora pridržavati zahtjeva i uvjeta iz dokumentacije o nabavi te ne smije mijenjati ni nadopunjavati tekst dokumentacije o nabavi.

Članak 290. stavak 1. ZJN 2016 propisuje da nakon otvaranja ponuda javni naručitelj pregledava i ocjenjuje ponude na temelju uvjeta i zahtjeva iz dokumentacije o nabavi te o tome sastavlja zapisnik.

Članak 403. stavak 1. ZJN 2016 propisuje da je u žalbenom postupku svaka stranka dužna iznijeti sve činjenice na kojima temelji svoje zahtjeve te predložiti dokaze kojima se te činjenice utvrđuju, stavak 2. tog članka propisuje da je žalitelj obavezan dokazati postojanje postupovnih pretpostavki za izjavljivanje žalbe, kao i povrede postupka ili materijalnog prava koje su istaknute u žalbi, a stavkom 3. da je naručitelj obavezan dokazati postojanje činjenica i okolnosti na temelju kojih je donio odluke o pravima, poduzeo radnje ili propustio radnje te proveo postupke koji su predmet žalbenog postupka.

Iz navedenog proizlazi da je naručitelj točkom 2.1. dokumentacije o nabavi propisao da ponuđena vozila moraju ispunjavati sve zahtjeve navedene u Tehničkim specifikacijama, ali je točkom 2.6. naručitelj omogućio ponuditelju da može ponuditi jednakovrijedno rješenje ako dokaže,



(bilo kojim dokaznim sredstvom) da rješenje koje nudi na jednakovrijedan način zadovoljava zahtjeve i uvjete određene dokumentacijom o nabavi. Nadalje, propisano je dokaz jednakovrijednosti mora dostaviti gospodarski subjekt, a prikladno sredstvo može biti tehnička dokumentacija ponuđenog jednakovrijednog rješenja koju izrađuje proizvođač (prospekt, katalog ili brošura proizvođača, ispis specifikacija s web stranice proizvođača i sl.) ili ispitni izvještaj priznatog tijela.

Nadalje, naručitelj je za spornu točku 11.4. „Tehničkih specifikacija“ tražio šasiju i nadogradnju zaštićena postupkom kataforeze (KTL), a žalitelj je ponudio šasiju i nadogradnju izrađene od čelika otpornog na koroziju, simbol 1.4003.

Vežano za ocjenu jednakovrijednosti ponuđenog rješenja, ovo tijelo je uvidom obrazloženje žalitelja od 14. veljače 2019. utvrdilo da se za vozila Solaris preporučuje izvršiti pregled šasije jednom u 180.000 kilometara te ukoliko se otkriju oštećenja, a kod karoserije periodična kontrola nije nužna zbog antikorozivnih svojstava materijala. Uspoređujući navedeno sa podacima u odnosu na odabranog ponuditelja (iz dopisa MAN Importer Hrvatska d.o.o.) utvrđeno je kako je za održavanje antikorozivne zaštite vozila koja je ponudio odabrani ponuditelj, prema uputama proizvođača propisan obvezni kontrolni pregled svakih 12 mjeseci (što je razvidno i iz Tablice – Intervali održavanja). Nadalje, u konkretnom slučaju je samo žalitelj dostavio očitovanje vežano za financijski aspekt ponuđenog rješenja, dok se u dokumentaciji postupka ne nalaze podaci financijskog aspekta u odnosu na ponudu odabranog ponuditelja. Stoga, prema ocjeni ovog tijela ne može se prihvatiti obrazloženje naručitelja da rješenje koje je ponudio žalitelj ne može bez dodatnog periodičnog održavanja i obnavljanja osigurati jednako dobru i dugotrajnu zaštitu kao što je zaštita keforezom, budući da je i za vozila odabranog ponuditelja propisano periodično održavanje (obvezni kontrolni pregled svakih 12 mjeseci) za koje nije dostavljen financijski aspekt.

Nadalje, iz dokaza koji je dostavio žalitelj, odnosno „Mišljenje o korozijskoj otpornosti šasije“ proizlazi da rješenje koje je predložio žalitelj (sustav antikorozivne zaštite koji se primjenjuje na korozijsko otporni čelik EN 1.4003 i aluminijevu leguru) u potpunosti zadovoljava i nadmašuje korozijsku otpornost koja proizlazi iz zahtjeva za KTL zaštitom. Vežano za naručiteljevu tvrdnju o netransparentnosti dokumentacije na temelju koje je navedeno mišljenje dano, prema ocjeni ovog tijela naručitelj, sukladno pravilu o teretu dokazivanja iz članka 403. stavak 3. ZJN 2016, navedeno nije ničime dokazao.

Zatim, iz dokaza koji je dostavio naručitelj, odnosno „Stručno mišljenje o antikorozivnoj zaštiti“ proizlazi da rešetka i nadogradnja autobusa od feritnog čelika oznake 1.4003 zaštićenog epoksi premazom može zadovoljiti jednake uvjete izlaganja kao i rešetka od nelegiranog čelika zaštićena kataforetskom prevlakom.

Dalje, iz dokaza koji je dostavio odabrani ponuditelj, odnosno „Stručno mišljenje“ proizlazi kako je s aspekta popravaka ugljičnog čelika i nehrđajućeg feritnog čelika oznake 1.4003 koji bi uključivali zavarivanje ili naravnavanje konstrukcije, popravke jednostavnije provesti na nelegiranom čeliku. Za feritne čelike treba uzeti u obzir njihovu specifičnost i potrebna znanja vežana uz zavarljivost kako bi se osigurala odgovarajuća kvaliteta zavarenog spoja. Međutim, u predmetnom Stručnom mišljenju navodi se i da je prema usporednom istraživanju sedam različitih vrsta nehrđajućih čelika i nelegiranog čelika u realnim uvjetima vožnje, utvrđena korozija manjeg intenziteta na zavarenim spojevima na feritnom čeliku oznake 1.4003, dok su uzorci od nelegiranog čelika potpuno korodirali.

Iz svega prethodno navedenog utvrđeno je da naručitelj nije dokazao postojanje činjenica i okolnosti na temelju kojih je odbio ponudu žalitelja odnosno nije dokazao da rješenje koje je ponudio žalitelj za točku 11.4. „Tehničkih specifikacija“ nije jednakovrijedno traženom. Naime, u provedenom postupku naručitelj je odbio ponudu žalitelja iz razloga što će vozila koja su predmet nabave prometovati na području visoke izloženosti korozivnom djelovanju (agresivna sredina) te da zaštita postupkom premazivanja epoksidnim bojama ne može bez dodatnog periodičnog održavanja i obnavljanja osigurati jednakovrijednu zaštitu. Međutim, prema ocjeni ovog tijela, na temelju dostavljenih dokaza, ne može se nedvojbeno utvrditi da ponuđena šasija i nadogradnja izrađena od čelika otpornog na koroziju, oznake 1.4003, ne može zadovoljiti jednake uvjete izlaganja kao što su i traženi (zaštita kataforezom) te s obzirom da je s aspekta dodatnog periodičnog održavanja

utvrđeno da je isto potrebno obavljati i na vozilima odabranog ponuditelja ali bez podataka o financijskom trošku istog, ne može se otkloniti prigovor žalitelja da je rješenje koje je ponudio žalitelj jednakovrijedno traženom. Slijedom navedenog, prema ocjeni ovog tijela naručitelj nije dokazao da je ocijenio ponudu žalitelja na temelju uvjeta i zahtjeva koje je propisao dokumentacijom o nabavi te se žalbeni navod ocjenjuje kao osnovan.

Postupajući po službenoj dužnosti na temelju članka 404. ZJN 2016, a u odnosu na osobito bitne povrede postupka javne nabave iz članka 404. stavka 2. toga Zakona, ovo tijelo nije utvrdilo osobito bitne povrede. Naime, ovo tijelo je provjerilo rok određen za dostavu ponuda i utvrdilo da je određen sukladno članku 228. ZJN 2016. U predmetnom postupku javne nabave nisu utvrđene povrede glede obveze slanja ispravka obavijesti na objavu i produljenja roka za dostavu ponuda. Nadalje, nisu utvrđene nepravilnosti glede kriterija za odabir ponude, a temeljem dokumentacije predmetnog postupka kojom ovo tijelo raspolaže nije utvrđeno postojanje bitne povrede iz članka 404. stavka 2. točke 5. ZJN 2016. Potom, u odnosu na postojanje obveznih osnova za isključenje te mogućnosti da je naručitelj nakon isteka roka za dostavu ponude vodio pregovore ili da je ponuditelj izmijenio svoju ponudu suprotno odredbama ZJN 2016, ovo tijelo na temelju raspoložive dokumentacije nije našlo povrede. Također, kriteriji za odabir gospodarskog subjekta određeni su sukladno člancima 256.-259. ZJN 2016 te nije utvrđena povreda u smislu da naručitelj nije primijenio ili nepravilno primijenio koju odredbu izvora prava, što je bilo od utjecaja na zakonitost postupka, a za koju žalitelj nije znao niti mogao znati u trenutku izjavljivanja žalbe.

U skladu s prethodno navedenim, a temeljem članka 425. stavka 1. točke 4. ZJN 2016 odlučeno je kao u točki 1. izreke ovog rješenja te se predmet vraća naručitelju na ponovno postupanje.

Žalitelj je postavio zahtjev za naknadu troškova žalbenog postupka u iznosu od 45.000,00 kuna na ime naknade za pokretanje žalbenog postupka.

Članak 431. stavak 2. ZJN 2016 propisuje da Državna komisija odlučuje o troškovima žalbenog postupka, određuje tko snosi troškove žalbenog postupka i njihov iznos te kome se i u kojem roku moraju platiti. Članak 431. stavak 3. ZJN 2016 propisuje da stranka na čiju je štetu žalbeni postupak okončan dužna je protivnoj stranki nadoknaditi opravdane troškove koji su joj nastali sudjelovanjem u žalbenom postupku. Kako je žalba osnovana, sukladno naprijed citiranim odredbama, usvaja se zahtjev žalitelja za naknadom troškova žalbenog postupka u traženom iznosu od 45.000,00 kuna na ime naknade za pokretanje žalbenog postupka. Stoga je temeljem članka 425. stavka 1. točke 6. ZJN 2016, odlučeno kao u točki 2. izreke ovog rješenja.

Naručitelj je sukladno odredbi članka 425. stavka 6. ZJN 2016, obavezan postupiti sukladno izreci odluke Državne komisije najkasnije u roku od 30 dana od dostave izvršne odluke, pri čemu je vezan pravnim shvaćanjem i primjedbama Državne komisije.

#### **UPUTA O PRAVNOM LIJEKU**

Protiv ovoga rješenja ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor podnošenjem tužbe Visokom upravnom sudu Republike Hrvatske u roku od 30 dana od isteka osmog dana od dana javne objave rješenja na internetskim stranicama Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave.



**Stranke žalbenog postupka:**

1. Solaris Bus & Coach S.A.,  
Poljska, Bolechowo-Osiedle, 60-005, Owinska
2. Libertas-Dubrovnik d.o.o.,  
Komolac, Ogarići 12
3. Auto Hrvatska Prodajno Servisni Centri d.o.o.  
Hrvatski Leskovac, Zastavnice 25c