



BOSNA I HERCEGOVINA
URED ZA RAZMATRANJE ŽALBI
PODRUŽNICA/FILIJALA BANJA LUKA

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
КАНЦЕЛАРИЈА ЗА РАЗМАТРАЊ ЖАЛБИ
ФИЛИЈАЛА БАЊА ЛУКА

BOSNIA AND HERZEGOVINA
PROCUREMENT REVIEW BODY
BRANCH OFFICE BANJA LUKA

Broj: JN2-02-07-1-307-7/20
Banja Luka, 27.02.2020.godine

Ured/ Kancelarija za razmatranje žalbi – podružnica / filijala Banja Luka, rješavajući po žalbi od 23.01.2020.godine ponuđača „ WALTER“ d.o.o. Banja Luka izjavljenu na Tendersku dokumentaciju Ugovornog organa RS GRAD BANJA LUKA - Gradonačelnik u otvorenom postupku javne nabavke roba “ Nabavka pauk vozila“, na osnovu člana 111. stav 1) tačka d) Zakona o javnim nabavkama BiH ("Službeni glasnik BiH" br: 39/14) i člana 230. stav 2. Zakona o upravnom postupku BiH, na sjednici vijeća održanoj dana 27.02.2020.godine, donio je:

RJEŠENJE

1. Usvaja se žalba ponuđača „ WALTER“ d.o.o. Banja Luka,
2. Poništava se Tendersku dokumentaciju Ugovornog organa RS GRAD BANJA LUKA - Gradonačelnik u otvorenom postupku javne nabavke roba “ Nabavka pauk vozila“,
3. Odobrava se povrat uplaćenih sredstava na ime naknade pokretanja žalbenog postupka u iznosu od 2.000,00 KM

OBRAZLOŽENJE

Ugovorni organ RS GRAD BANJA LUKA - Gradonačelnik , (u daljem tekstu Ugovorni organ) je na Portalu javne nabavke dana 13.01.2020.godine objavio Obavještenje o nabavci br. 320-1-1-11-8-53/20.

Nakon preuzimanja Tenderske dokumentacije, ponuđač „WALTER“ d.o.o. Banja Luka (u daljem tekstu Žalilac), izjavljuje žalbu Ugovornom organu.

Ugovorni organ postupajući u skladu sa odredbama člana 100. stav 5. Zakona o javnim nabavkama, prosljedio je navedenu žalbu Uredu za razmatranje žalbi. Navedena žalba je zaprimljena kod KRŽ/URŽ-a dana 07.02.2020.godine.

Žalitelj u žalbi navodi:

Podnosilac žalbe, u skladu sa članom 99. i 101. stav 1. pod b) Zakona o javnim nabavkama (ZJN), izjavljuje žalbu, u zakonskom roku, na tendersku dokumentaciju broj 20-404-2/20(TD), "Nabavka pauk vozila".

Žalilac podnosi žalbu zbog pogrešne primjene ZJN-a i podzakonskih akata.

Dana 13.01.2020. godine UO je objavio Obavještenje o nabavci broj 320-1-1-11-3-16/20. Žalilac je dana 24.01.2020. godine preuzeo TD sa Portala Javnih nabavki, što dalje znači da je žalba blagovremena. Nakon što je detaljno analizirao TD, žalilac je utvrdio da je TD diskriminatorna i prilagođena jednom proizvođaču, odnosno da samo jedan proizvođač šasije (Iveco) i nadogradnje (Palfinger), mogu zadovoljiti propisanu tehničku specifikaciju (TS). Žalilac je imao uvid u pitanja koja su UO-u putem portala javnih nabavki uputili potencijalni ponuđači kako bi se TD korigovala i bila nediskriminatorna, i zaključio daje udovoljeno favorizovanom ponuđaču, a samo djelimično ponuđaču koji nije favorizovan. Dakle, TS je prilagođena jednom proizvođaču vozila i nadogradnje, te se žalilac žali na sledeće:

1. Nezakonito UO omogućuje da vozilo za koje je raspisana javna nabavka u 2020-oj godini, može biti proizvedeno i u 2019-oj godini. Prvo je UO propisao striktno da godina proizvodnje bude 2019-ta, da bi nakon pitanja od strane favorizovanog ponuđača, izvršio ispravku i napisao da je minimalna starost vozila 2019.g. Kako je favorizovanom ponuđaču bilo jasno da je taj uslov UO-a nezakonit i omogućuje nespornu žalbu, a kako ima spremno vozilo za isporuku jer je predmetna javna nabavka bila raspisana i okončana u prethodnoj, 2019-oj godini, ali greškom favorizovanog ponuđača nije njemu dodjeljena a isti je odbio korektnu ponudu za nadogradnju dati odabranom ponuđaču, zahtjevao je korekcije koje mu je UO i ispunio. Međutim, apsolutno nezakonito je da se po javnoj nabavci započetoj 2020-te godine, omogućuje isporuka vozila proizvedenog u prethodnoj godini, bez obzira da li je to vozilo bilo u upotrebi ili ne. Ne može se isto tretirati i porediti vozilo proizvedeno prije raspisa javne nabavke, i vozilo koje bi ponudio ponuđač a mora ga poručiti u 2020-oj godini.

Prva prtpostavka postupaka javnih nabavki je da potencijalni ponuđači nisu unapred upoznati sa namjerom UO o predmetnoj javnoj nabavci, a naročito nema logike da se takva roba koja nije široke potrošnje nego strogo namjenska i velike vrijednosti, unapred proizvede. Ukoliko je takva roba unapred proizvedena to samo znači da je postojao dogovor između ponuđača i UO-a, što predstavlja grubo kršenje osnovnih principa javnih nabavki, jednakosti i nediskriminacije. Dodatan dokaz da je ovo vozilo proizvedeno je i rok isporuke koji je u prethodnom poništenom postupku nabavke bio 60 dana (potpuno neprimjeren predmetu nabavke koji treba poručiti nakon što se ugovor potpiše, a lako je provjeriti kod dilera šasija teretnih vozila da su rokovi isporuka samo šasije minimalno 90 dana), da bi ga u konkretnom postupku UO bodovao. Upravo je UO, obzirom da je u TD omogućio da vozilo može biti proizvedeno 2019-te i 2020-te godine, godinu proizvodnje morao uključiti u kriterije za ocjenu ponude. Naravno da nema istu vrijednost, ekonomsko finansijsku i tržišnu, vozilo proizvedeno 2019-te i vozilo proizvedeno 2020-te godine, te je to UO morao uzeti u obzir i bodovati godinu proizvodnje. Međutim, smatramo da UO nije ni mogao da omogući da se isporuči vozilo sa godinom proizvodnje prije raspisivanja javne nabavke, tako da zahtjevamo da se u TD definiše da godina proizvodnje bude 2020. Slažemo se sa stavom UO-a da je vozilo koje nije korišteno novo, ali ako jedan ponuđač nudi vozilo koje je već proizvedeno, iako nekorišteno, nije u istom položaju sa ponuđačem koji treba da poruči vozilo koje će se proizvesti pred isporuku, odnosno ne postoji jednak tretman takvih ponuđača.

2. UO nije ispravno definisao ukupnu visinu vozila. Ukupna visina vozila je rastojanje od podloge do najviše tačke na vozilu. UO je nije definisao, nego je definisao „maksimalnu visinu vozila bez rotacionih svjetala“, a da pri tome nije definisao dozvoljenu visinu rotacionih svjetala, odnosno nije poznato kolika je maksimalno dozvoljena visina vozila. Na takvim vozilima je nužno definisati ukupnu visinu vozila jer je i nadogradnja viša od kabine vozila sa rotacionim svjetlima. Ukoliko je detaljno opisao ostale dimenzije vozila, UO je morao definisati i maksimalnu visinu vozila, a nije to uradio, što znači da vozilo nije u potpunosti definisano.

3. UO je izbjegao da omogući da se na vozilu mogu ugraditi mjenjači raličitog prenosa. Jedan od potencijalnih ponuđača je postavio pitanje kako bi se omogućila isporuka vozila sa mjenjačima sa više od 6 stepeni prenosa, što je u svakom slučaju bolje i naprednije na vozilu. Naprednije je, a ne omogućuje UO, niti ugradnju automatskog mjenjača koji je nesporno bolje rješenje za mjenjač. Taj zahtjev UO je prihvatio na način da je ograničio da vozilo može imati ne minimalno 6+1 prenos, nego maksimalno 6+1 prenos, a poznato je da ne postoje teretna vozila sa stepenom prenosa manjim od 6+1- Dakle, vještom manipulacijom je UO zadržao mogućnost da samo ponuđači koji imaju stepen prenosa 6+1 mogu da dostave ponude, odnosno njegov favorit koji ima već spremno vozilo. Žalilac ne poznaje niti jednog proizvođača koji ima vozilo sa stepenom prenosa manjim od 6, pa poziva UO da dokaže koji to proizvođač teretnih vozila ima takav mjenjač, a da bi dokazao postojanje aktivne konkurencije obavezujuće članom 3. ZJN-a,

4. Nosivostima dizalice UO favorizuje proizvođača Palfinger i njegovu dizalicu tip PK 13500T, jer je bukvalno iz njegovog kataloga prepisao nosivosti dizalice na određenim dužinama. Tako je UO zahtjevao sledeće odnose dužina/nosivost:

10,0 m -min 1.120 kg,

8,0 m - min. 1.400 kg, 6,3 m - min. 1.900 kg,

4,6 m- min. 2.900 kg,

2,5 m - min. 5.000 kg.

To su identični podaci koji se nalaze u katalogu proizvođača Palfinger, a kao dokaz dostavljamo izvod iz kataloga.

Dokaz: Izvodi iz kataloga proizvođača dizalica Palfinger

Iako je mali broj vozila težine 1120 kg, a pauk vozilo je mobilno i može prići vozilu koje će podizati, nema svrhe zahtjevati da na 10 m nosivost dizalice bude 1120 kg, kao ni ostale nosivosti, osim ako cilj nije favorizovanje, a iz dokaza se vidi da je upravo cilj favorizovanje proizvođača Palfinger.

Ključno je u definisanju ovog uslova da UO odredi koliku težinu vozila treba da podiže dizalica na udaljenosti cca 5 m od vozila, jer se vozilu koje se podiže može prići bukvalno uz njega. Zahtjevamo nediskriminatorno definisanje uslova nosivosti dizalice, odnosno da se iz tehničke specifikacije izbrišu gore navedeni uslovi koji se odnose na dužine i nosivosti, te da se ista definiše kao “nosivost na 5 m minimalno 2.500 kg” čime će se omogućiti učešće svim proizvođačima predmetne robe.

5. I veličinom dizalice “Ugao zakretanja” UO favorizuje proizvođača Palfinger, jer je upravo veličinu koju on ima od 420° zahtjevao kao minimalnu, iako ona nema nikakve svrhe i smisla. Ovakvim uslovom se eliminišu proizvođači dizalica čiji je ugao zakretanja 360°. Iako

je jedan od potencijalnih ponuđača zahtjeva izmjenu ovog uslova, UO je isti odbio uz navođenje nelogičnog obrazloženja da je dizalica sa uglom zakretanja od 420° funkcionalnija, a što je apsolutno netačno. Ugao zakretanja je ugao za koji se dizalica obrće oko svoje ose, a obzirom da je pun krug 360° besmisleno je zahtijevati da taj ugao bude preko 360°. Očigledno je da je i ova veličina u cilju favorizovanja, što dokazujemo izvodom iz kataloga, tako da zahtijevamo da se ova veličina definiše sa "minimalno pun krug".

6. Veličinom "Obrtni moment" koja je potpuno nevažna za funkcionisanje dizalice, UO ponovo favorizuje proizvođača Palfinger, što se vidi iz dostavljenog izvoda iz kataloga. Nije UO obrazložio kako je to obrtni momenat bitan za funkcionalnost vozila, te kako utiče na to da je dizalica "jača i brža". Zahtijevamo da se ova veličina eliminiše jer je nebitna za funkcionisanje dizalice i njom se samo favorizuje neko od ponuđača, odnosno proizvođača.

7. Veličina "Težina dizalice" koju je UO, a opet prema težini Palfinger dizalice ograničio na maksimalno 1450 kg, nema funkcionalnu vrijednost, osim što joj je cilj da eliminiše potencijalnu konkurenciju. Smisao dizalice je da na predviđeno vozilo može podići i smjestiti vozilo, te da ukupna težina dizalice i vozila ne premašuju dozvoljenu nosivost vozila. UO se poziva na "dosadašnja iskustva" a da ista ne navodi i ne obrazlaže, odnosno iz njegovog obrazloženja poznavajući predmeta nabavke je potpuno jasno favorizovanje i onemogućavanje aktivne konkurencije. Takođe, kako je naveo jedan od potencijalnih ponuđača vozilo za koje je zahtijevana korisna nosivost od minimalno 7.800 kg nakon nadogradnja dizalice od cca 2.000 kg sa dodatnom opremom i platformom ima korisnu nosivost veću od 4.000 kg što je sasvim dovoljno i za najteža vozila na tržištu, pa je bespotrebno definisati težinu dizalice sa maksimalno 1.420 kg. Zahtijevamo da se ova veličina ne propisuje, jer je cilj propisivanja iste samo diskriminisanje ostalih ponuđača i proizvođača osim favorizovanog.

8. Iako je, između ostalih karakteristika, i zaštita dizalice definisana zahtjevanim standardom EN 12999, UO insistira na zaštiti koju primjenjuje samo jedan proizvođač, tj. Palfinger. Iz njegovog kataloga se jasno vidi da je njegov način zaštite dizalice KTL postupak kataforeze, što UO čak i ne spori. Kako je zaštita dizalice definisana navedenim standardom, zahtijevamo da se ista koja favorizuje samo jednog proizvođača, isključi. Dakle, gore je dokazano da UO favorizuje, iako ne navode nazivi proizvođača, tačno određenog proizvođača dizalice koji je i postavio pitanja koja mu nisu bila prilagođena greškom UO-a, i da krši osnovne principe javnih nabavki, pravednu i aktivnu konkurenciju, jednak tretman ponuđača, te nediskriminaciju. Ukoliko UO sumnja u navode žalioaca, predlažemo da dokaže koja to još minimalno dva proizvođača paku dizalica, mogu da ispoštuju tehničku specifikaciju koju je propisao, a po osporavanim tehničkim karakteristikama. Takođe, onoliko puta ponavljana rečenica:

„Nisu tačni navodi da je tehnička specifikacija prilagođena navedenom proizvođaču", samo potvrđuje staru poslovicu o tome ko priča „o skraćanju, a ko o poštenju".

Zahtijevam da UO zakonito definiše TD. Ukoliko UO ne usvoji ovu žalbu, žalilac zahtjeva da istu u zakonskom roku od 5 dana prosljedi drugostepenom organu - Kancelariji za razmatranje žalbi, Filijala Banja Luka (KRŽ), te žalilac predlaže da KRŽ istu usvoji i naloži UO da osporavanu TD uskladi sa ZJN-om.

Žalilac zahtjeva povrat naknade za pokretanje žalbenog postupka u iznosu kojem odredi drugostepeni organ, a na osnovu člana 108. stav 6. Zakona o javnim nabavkama.

U Izjašnjenju na žalbu ugovorni organ navodi :

Žalba je dopuštena, blagovremena i izjavljena od ovlaštenog lica, ali je ugovorni organ smatra neosnovanom, te u skladu s članom 100. stav (5) Zakona o javnim nabavkama („Službeni glasnik BiH“ broj 39/14), Vam dostavlja ovo izjašnjenje no žalbi.

Navodi podnosioca žalbe da nije obezbjeđena pravedna i aktivna konkurencija se odbacuju i uopšte ne stoje. Podnosilac žalbe nastoji da on sam odredi tehničku specifikaciju javne nabavke kako njemu odgovara, odnosno da on odredi karakteristike specijalnog vozila koje ugovorni organ treba da nabavi te traži da se, između ostalog, smanji tražena nosivost, smanji ugao zakretanja, da se nabavi vozilo sa skupljim mjenjačem, da se poveća težina dizalica a smanji nosivost i dr, odnosno da se nabavi specijalno vozilo koje je lošijeg kvaliteta i karakteristika od postojećeg vozila koje ugovorni organ posjeduje. Ugovorni opran je taj koji propisuje tendersku dokumentaciju, a ne ponuđači, u skladu s članom 2. stav (1) tačka pod d) Zakona o javnim nabavkama („Službeni glasnik BiH“ broj 39/14). Ugovorni organ je prije više od 10 godina nabavio specijalno vozilo „pauk“, te je na bazi dosadašnjeg višegodišnjeg iskustva sa radom ove vrste vozila na području Grada Banja Luka, te svakodnevnih problema na terenu u realnim uslovima premještanja nepropisno parkiranih vozila, pružanja asistencije MUP-u u nestandardnim situacijama, u specifikaciji za određene stavke naveo maksimalne ili minimalne uslove koji obezbjeđuju minimalno postojeći kvalitet ovih poslova, te nije ograničavao uslove specifikacije sa tačnim detaljisanjem i za ugovorni organ je prihvatljivo sve ono što zadovoljava uslov a obezbjeđuje bolji kvalitet usluge.

1. Javna nabavka je raspisana 13. januara, odnosno četvrti radni dan u 2020. godini. Novo vozilo može biti proizvedeno i u 2019. godini kao i u nekoliko dana u 2020. godini, s tim da je kroz specifikaciju traženo da broj pređenih kilometara iznosi maksimalno 1000 km, te je na ovaj način omogućeno i da dobavljač ovog vozila specijalnog vozila može biti neko iz zemalja u okruženju, čime je povećana konkurencija.

2. Maksimalno dozvoljena visina vozila uključujući izmjenjive nadogradnje je definisana »Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH«, odnosno »Pravilnikom o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koju moraju imati vozila i o osnovnim uslovima koje moraju ispunjavati uređaji i oprema u saobraćaju na putevima«, te se navedeno ne mora definisati.

3. Ugovorni organ se specifikacijom opredjelio za mjenjač sa maksimalnim prenosom 6+1 iz razloga što više pogoduje namjeni ovog specijalnog kretanja jer je optimalniji za ograničena kretanja vozila i jeftiniji.

4. Ugovorni organ je prije više od 10 godina nabavio dizalicu sa karakteristikama koje su date u specifikaciji. Sve karakteristike dizalice koje su slabije od postojećih karakteristika nisu prihvatljive za ugovorni organ i podrazumjevalo bi da se nakon 10 godina nabavlja oprema slabijih karakteristika od postojeće. Potrebe Ugovornog organa iziskuju potrebu za navedenim minimalnim karakteristikama, a imajući u vidu dosadašnja višegodišnja iskustva sa radom ove vrste vozila na području Grada Banja Luka, te svakodnevene dosadašnje probleme na terenu u realnim uslovima premještanja nepropisno parkiranih vozila. Nisu tačni navodi da je tehnička specifikacija prilagođena određenom proizvođaču, već su navedeni minimalni uslovi i dizalica koja ima veću nosivost je prihvatljiva za ugovorni organ. A dizalica koja ima manju nosivost nije prihvatljiva za ugovorni organ.

5. Ugao zakretanja je vrlo bitna stavka u funkcionalnosti vozila koje se nabavlja a imajući u vidu dosadašnja višegodišnja iskustva sa radom ove vrste vozila na području Grada Banja Luka. Veći ugao zakretanja omogućava lakšu manipulaciju i veću manipulaciju teretom u gradskim uslovima i znatno olakšava rad u gradskim sredinama za šta mu i jeste namjena. Određen je minimalni ugao zakretanja od 420 stepeni, i za ugovorni organ je prihvatljiva ponuda koja obezbjeđuje veći ugao zakretanja a samim tim i lakšu manipulaciju. Nisu tačni navodi da je tehnička specifikacija prilagođena određenom proizvođaču, već su navedeni minimalni uslovi i ugovorni organ prihvata sve veće uglove zakretanja.

6. Veći obrtni moment je vrlo bitan za funkcionalnost vozila, njegovu namjenu i sa većim obrtnim momentom funkcionalnost i efikasnost same dizalice je bolja, odnosno jača je i brža, što umnogome olakšava rad u gradskim uslovima, te je manipulacija teškim teretom-vozilima daleko lakša kada dizalica ima veći obrtni momenat. Manji obrtni moment znači i slabiju funkcionalnost opreme koja se nabavlja, a što nije prihvatljivo za ugovorni organ.

7. Težina dizalice od maksimalno 1.450 kg je navedena u specifikaciji jer sa lakšim kranom vozilo ima veću korisnu nosivost, što je bitna stavka za namjenu vozila. Ukoliko bi dizalica bila ograničena na minimalnu vrijednost, onda bi se mogla pojaviti situacija da se smanjuje korisna nosivost te da se ne mogu premještati vozila većih masa.

8. Grad trenutno ima specijalno vozilo koje je pokvareno. Nabavkom novog vozila, za koje se provodi ova procedura javne nabavke, vozilo će raditi u dvije smjene, u svim vremenskim uslovima i pored standardnih poslova premještanja nepropisno parkiranih vozila, vozilo učestvuje kao podrška u organizovanju manifestacija (Dan Republike, obilježavanje nove godine i praznika, podrška MUP-u u nestandardnim događajima prilikom dolaska stranih delegacija i dr) te je neophodno da postojanost boje bude dugogodišnja te se traži da dizalica bude lakirana postupkom kataforeze.

Ugovorni organ predlaže drugostepenom organu da žalbu privrednog subjekta „WALTER“ d.o.o. Banjaluka odbije kao neosnovanu.

Ovaj organ je po službenoj dužnosti, prije razmatranja žalbe, utvrđivao dopuštenost, blagovremenost, te da li je žalba izjavljena od ovlaštene osobe, sukladno članku 227. stavak 1. Zakona o upravnom postupku, te je utvrdio da je žalba blagovremena, dopuštena i izjavljena od ovlaštene osobe.

Pored navedenog, ovaj organ je po službenoj dužnosti, prije razmatranja žalbe, utvrđivao ispunjenost uslova u smislu odredbe članka 105 i 108. stavak 3. Zakona o javnim nabavkama BiH i utvrdio da su ispunjeni uslovi za postupanje po istoj na način kako definišu odredbe navedenog Zakona.

Nakon utvrđivanja svih činjenica, uvidom u Tendersku dokumentaciju, predložene dokaze i cijeli spis, ovaj Ured/Kancelarija je utvrdio da je :

Žalba osnovana:

Iz predmeta spisa proizilazi da žalilac u žalbi ukazuje da je tenderska dokumentacija diskriminatorska i prilagođena jednom proizvođaču iz razloga što samo jedan proizvođač šasijske (Iveco) i nadogradnje (Palfinger), mogu zadovoljiti propisanu tehničku specifikaciju.

Nakon razmatranja žalbenih navoda i dokaza koje je žalilac priložio uz žalbu, ovo vijeće je utvrdilo da su žalbeni navodi osnovani te da žalilac opravdano ukazuje na favorizaciju tačno određenog proizvođača. Članom 54. stav 1. Zakona o javnim nabavkama BiH propisano je da Tehničke specifikacije moraju svim kandidatima/ponuđačima omogućiti jednak i nediskriminirajući pristup nadmetanju. Stavom 9. istog člana Zakona propisano je da osim ako nije opravdano predmetom nabavke u tehničkoj specifikaciji ne smije se uputiti na određenog proizvođača, na porijeklo ili na poseban postupak, na marke, patente, tipove ili određeno porijeklo, ako bi se time pogodovalo ili bi se isključili određeni privredni subjekti ili određeni proizvodi. Takve napomene dopuštene su samo ako se predmet nabavke ne može dovoljno precizno i razumljivo opisati, ali se nez izuzetka moraju označiti sa dodatkom „ili ekvivalent“. Nepoznavanje predmeta nabavke ne oslobađa ugovorni organ obaveze za definisanje predmeta nabavke na stvarno konkurentskoj osnovi.

Po ocjeni ovog vijeća žalilac osnovano ukazuje da ugovorni organ nosivostima dizalice favorizuje proizvođača Palfinger i njegovu dizalicu tip PK 13500T jer je iz njegovog kataloga prepisao nosivosti dizalice na određenim dužinama. 10,0 m - min 1.120 kg,
8,0 m - min. 1.400 kg, 6,3 m - min. 1.900 kg,
4,6 m - min. 2.900 kg,
2,5 m - min. 5.000 kg.

Kao dokaz žalilac je priložio Izvodi iz kataloga proizvođača dizalica Palfinger čije se karakteristike podudaraju sa karakteristikama iz tenderske dokumentacije.

Priloženim katalogom žalilac ukazuje da se i sa drugim karakteristikama dizalice favorizuje proizvođača Palfinger kao što je minimalni ugao zakretanja od 420°. Ovakvim uslovom se eliminišu proizvođači dizalica čiji je ugao zakretanja 360°. Ugao zakretanja je ugao za koji se dizalica obrće oko svoje ose, a obzirom da je pun krug 360° nepotrebno je zahtijevati da taj ugao bude preko 360°. Također, ograničavajuće su i karakteristike koje se odnose na "Obrtni moment" a za koji nije obrazloženo po čemu je isti od utjecaja i značaja za funkcionisanje dizalice. Pored navedenog, ugovorni organ je kao dokaz dostavio i skicu zakretanja dizalice na vozilu.

S druge strane ugovorni organ nije dokazao koji još proizvođač ima dizalicu sa uglom zakretanja preko 420° u kombinaciji sa drugim postavljenim karakteristikama u skladu sa članom 102. Zakona o javnim nabavkama BiH kojim je propisano da su stranke u postupku dužne da iznesu sve činjenice na kojima zasnivaju svoje zahtjeve ili odluke, postupke radnje ili nečinjenja, te da predlože dokaze kojima se te činjenice utvrđuju.

Pored navedenog, ugovorni organ je propisanim specifikacijama ograničio veličinu i težina dizalice na maksimalno 1450 kg bez obrazloženja funkcionalnosti i potrebe iste.

Nadalje, žalbeni navod koji se odnosi na nelogičnost da se za vozilo koje se nabavlja u 2020-toj godini, omogući da isto bude proizvedeno u 2019-toj godini, ovo vijeće je utvrdilo da je isti osnovan. Žalilac u žalbi osnovano ukazuje da se na ovaj način favorizira ponuđač koji već posjeduje i spremio je navedeno vozilo za isporuku u prethodnoj godini. Navedenim, ugovorni organ nije postavio u isti položaj ponuđača koji ima proizvedeno vozilo, i onog koji vozilo treba da poruči, a omogućavanje isporuke vozila proizvedenog godinu prije raspisivanja javne nabavke je favorizovanje jednog, a diskriminacija drugih ponuđača. I sama cijena navedenog vozila ne može biti ista za vozilo koje je proizvedeno 2019. godine i stoji na

lageru, i vozilo koje treba da se poruči, proizvede pa tek onda isporuči, što ukazuje na favoriziranje određenog ponuđača i kršenje člana 3. ZJN-a.

S obzirom na sve navedeno, po ocjeni ovog vijeća žalilac je u žalbi dokazao da ovako postavljjeni uslovi pojedinačno i u kombinaciji jednih sa drugima neminovno dovode do favoriziranja tačno određenog ponuđača te se isključuju ostali potencijalni ponuđači, čime se krše odredbe iz člana Zakona o javnim nabavkama BiH.

Povrat uplaćenih sredstava na ime naknade žalbenog postupka u iznosu od 2.000,00 KM, izvršit će se posebnim aktom, po konačnosti ovog rješenja, a u skladu sa članom 108. stav 7. ZJN i članom 4. Instrukcije o načinu uplate, kontrole i povrata naknada propisanim članom 108. ZJN.

Pouka o pravnom lijeku

Ovo Rješenje je konačan upravni akt. Protiv ovog Rješenja može se podnijeti tužba u upravnom sporu pred Sudom Bosne i Hercegovine u roku od 30 dana od dana prijema rješenja. Taksa na tužbu iznosi 100,00 KM.



Dostaviti:

- RS GRAD BANJA LUKA - Gradonačelnik
- WALTER“ d.o.o. Banja
- EVIDENCIJA
- A/A