



**REPUBLIKA HRVATSKA
DRŽAVNA KOMISIJA ZA KONTROLU
POSTUPAKA JAVNE NABAVE**

KLASA: UP/II-034-02/26-01/522

URBROJ: 354-02/13-26-16

Zagreb, 22. rujna 2026.

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave, OIB: 95857869241, u Vijeću sastavljenom od članova: Danijele Antolković, zamjenice predsjednice, te Sanje Badrov Ranić i Jasnice Lozo, članica, povodom žalbe žalitelja BKS – Leasing Croatia d.o.o., Zagreb, OIB: 52277663197, na sadržaj dokumentacije o nabavi, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2026/S F05-0001705, predmet nabave: nabava električnih mopeda putem financijskog leasinga, naručitelja HP – Hrvatska pošta d.d., Zagreb, OIB: 87311810356, na temelju članka 3. Zakona o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave (Narodne novine, broj 18/13, 127/13, 74/14, 98/19 i 41/21) te članka 398. Zakona o javnoj nabavi (Narodne novine, broj 120/16, 114/22 i 48/26, dalje u tekstu: ZJN 2016) donosi sljedeće

R J E Š E N J E

1. Poništava se dokumentacija o nabavi koja se odnosi na Tehničku specifikaciju, u dijelu „Visina sjedala od tla (mm) Maksimalno 780“ te u dijelu gdje se spominje „Cordure“, kao i dokument Tehnička svojstva osnovnog materijala za prednji i stražnji prtljažni prostor u dijelu „Tkanina/lice: 100 % poliamid“, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2026/S F05-0001705, predmet nabave: nabava električnih mopeda putem financijskog leasinga, naručitelja HP – Hrvatska pošta d.d., Zagreb.
2. Nalaže se naručitelju HP – Hrvatska pošta d.d., Zagreb da u roku od 8 dana od dana javne objave ovog Rješenja na internetskim stranicama Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave nadoknadi žalitelju BKS – Leasing Croatia d.o.o., Zagreb troškove žalbenog postupka u iznosu od 8.200,00 eura.

O b r a z l o ž e n j e

Naručitelj HP – Hrvatska pošta d.d., Zagreb objavio je 2. kolovoza 2026. u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske (dalje u tekstu: EOJN RH) poziv za nadmetanje s dokumentacijom o nabavi u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2026/S F05-0001705, predmet nabave: nabava električnih mopeda putem financijskog leasinga. Kriterij odabira je ekonomski najpovoljnija ponuda koja se određuje na temelju kriterija cijena ponude (90 bodova) te dodatni ovlašteni servisi (10 bodova).

Na sadržaj dokumentacije o nabavi žalbu je ovome tijelu 13. kolovoza 2026. izjavio žalitelj BKS – Leasing Croatia d.o.o., Zagreb. Žalba je uređena podneskom od 26. kolovoza 2026. Žalitelj u žalbi osporava zakonitost pojedinih odredbi dokumentacije o nabavi, predlaže poništiti dio dokumentacije o nabavi zahvaćen nezakonitošću, uz naknadu žalbenog troška.

Naručitelj u svom odgovoru na žalbu u bitnome osporava žalbene navode te predlaže odbiti žalbu i zahtjev žalitelja za naknadom žalbenih troškova.

Tijekom žalbenog postupka izvedeni su dokazi pregledom i analizom dostavljenog dokaznog materijala koji se sastoji od poziva na nadmetanje, dokumentacije o nabavi te ostalih dokaza.

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

Žalba je osnovana.

Žalitelj u žalbi navodi da Tehničke specifikacije za prednji i stražnji prtljažni prostor koriste naziv „Cordura“ odnosno „tzv. Cordura“. Prema službenim informacijama nositelja brenda, Cordura odnosno Cordura logo zaštitni su znakovi gospodarskog subjekta Invista, a oznaka Cordura koristi se kao komercijalni brand za različite certificirane tkanine. Cordura, stoga, nije generički tehnički naziv određene vrste tkanine niti određenog sirovinskog sastava materijala. Žalitelj navodi da činjenica da se naziv „Cordura“ eventualno može susresti u kolokvijalnoj ili poslovnoj komunikaciji kao opis određene vrste čvrstog tekstila ne pretvara zaštićenu tržišnu oznaku u opći tehnički naziv materijala niti otklanja primjenu članka 210. stavka 1. ZJN 2016. Sama uporaba izraza „tzv.“ također ne mijenja pravnu i tržišnu narav oznake na koju se naručitelj pozvao odnosno zaštitni znak ne postaje generička tehnička specifikacija samim time što mu naručitelj ispred naziva doda oznaku „tzv.“. Ako je naručitelj naziv „Cordura“ namjeravao koristiti samo kolokvijalno, svoju je potrebu morao izraziti jasnim, objektivnim i provjerljivim tehničkim svojstvima materijala, a ne tržišno prepoznatljivom oznakom zaštićenog brenda, smatra žalitelj. Dokumentacija o nabavi u tom je slučaju u najmanju ruku neprecizna i dvosmislena, protivno zahtjevu jasnoće i nedvojbenosti tehničkog opisa. Ako je, pak, naziv korišten u njegovu stvarnom tržišnom značenju, navodi žalitelj, riječ je o izravnom upućivanju na zaštitni znak iz članka 210. stavka 1. ZJN 2016, koje nije popraćeno izrazom „ili jednakovrijedno“. Žalitelj dalje navodi da osnovanost ovog žalbenog navoda ne ovisi isključivo o pravnoj kvalifikaciji naziva „Cordura“. Neovisno o tome smatra li se taj naziv upućivanjem na zaštitni znak ili kolokvijalnim opisom materijala, naručitelj je posebnim dokumentom „Tehnička svojstva osnovnog materijala“ izrijekom propisao konkretan sirovinski sastav materijala: „Tkanina/lice: 100 % poliamid“ i „Nasloj/naličje: na osnovi PVC“. Za navedeni sirovinski sastav nije dopušteno nuđenje jednakovrijednog materijala. Izraz „ili jednakovrijedna“ u istoj tablici vezan je uz metode ispitivanja odnosno norme, a ne uz zahtjev da sama tkanina mora biti izrađena od 100 % poliamida s PVC naslojem. Takvo ograničenje tim je manje opravdano što je naručitelj u istom dokumentu već vrlo detaljno propisao objektivna i mjerljiva svojstva koja osnovni materijal mora postići: površinsku masu, minimalnu prekidnu silu, silu kidanja, otpornost na probijanje, čvrstoću šava, otpornost na habanje, vodonepropusnost te postojanost obojenja. Drugim riječima, naručitelj je već propisao što materijal mora postići, ali je povrh toga, bez dopuštanja jednakovrijednog rješenja, propisao i od čega taj materijal mora biti izrađen. Naručitelj je odbijanje prijedloga za dopuštanje drugih materijala obrazložio time da je crni vodonepropusni tekstil „tzv. Cordura“ usklađen s vizualnim izgledom poštanske opreme za poštare, navodeći poštansku torbu, torbu za kolica i buduću pojasnu torbicu.

Takvo obrazloženje, prema mišljenju žalitelja, eventualno može opravdavati zahtjev koji se odnosi na boju, izgled, teksturu ili drugo objektivno odredivo estetsko svojstvo, ali samo po sebi ne objašnjava zbog čega vizualna usklađenost zahtijeva upravo 100 % poliamid s PVC naslojem niti zbog čega isti vizualni rezultat i sva propisana funkcionalna svojstva ne bi mogao ostvariti materijal drukčijeg sirovinskog sastava. Upravo je takva situacija obuhvaćena pravnim standardom koji je Sud Europske unije postavio u predmetu C-424/23, DYKA Plastics. Navedeno je osobito važno i u svjetlu važećeg članka 210. stavka 3. ZJN 2016. Ponuditelj koji bi ponudio materijal drukčijeg sirovinskog sastava mora dokazati da taj materijal stvarno ispunjava sve propisane zahtjeve glede prekidne sile, kidanja, probijanja, čvrstoće šava, habanja, vodonepropusnosti, postojanosti obojenja i drugih traženih svojstava. Slijedom navedenog, žalitelj navodi da naručitelj nije naveo niti dokazao zbog čega bi radi osiguranja kvalitete, trajnosti ili vizualne usklađenosti predmeta nabave bilo potrebno unaprijed isključiti sve materijale drukčijeg sirovinskog sastava koji mogu dokazano ostvariti jednake ili bolje propisane funkcionalne i izvedbene karakteristike. Propisivanje naziva „Cordura“, odnosno „tzv. Cordura“, zajedno s obveznim sastavom 100% poliamid/PVC bez mogućnosti jednakovrijednog rješenja, stoga predstavlja neopravdano zatvaranje tehničkog rješenja i ograničenje tržišnog natjecanja koje nije opravdano predmetom nabave.

Žalitelj dalje u žalbi osporava naručiteljev zahtjev za prednjim i stražnjim kotačima veličine najmanje 16 inča. Žalitelj navodi da je naručitelj taj zahtjev obrazložio boljom ciklistikom, upravljivošću na kolnicima lošije kvalitete, stabilnošću pri intenzivnom kočenju, ponašanjem vozila u zavojima i pri iznenadnim promjenama smjera te uvjetima gradske i izvan gradske dostave. Žalitelj ne osporava legitimnost cilja sigurnosti, stabilnosti i pouzdane vožnje u otežanim uvjetima, već pretpostavku da se taj cilj može ostvariti jedino mopedom koji na obje osovine ima kotače promjera najmanje 16 inča. Stabilnost, upravljivost i sigurnost vozila nisu rezultat samo jednog izoliranog konstrukcijskog parametra. One proizlaze iz međusobnog djelovanja geometrije vozila, međuosovinskog razmaka, promjera, širine i profila pneumatika, ovjesa, raspodjele mase, položaja težišta, konstrukcije okvira, kočnog sustava i drugih tehničkih značajki. Propisivanjem samo jednog od tih parametara kao apsolutnog eliminacijskog praga, navodi žalitelj, naručitelj je funkcionalni cilj pretvorio u unaprijed određeno konstrukcijsko rješenje. Sporni zahtjev naručitelja sam po sebi ne dokazuje zbog čega moped s drukčijom dimenzijom kotača, uz odgovarajuću ukupnu konstrukciju vozila, ne bi mogao postići traženu razinu stabilnosti, sigurnosti i upravljivosti. Isto bi predstavljalo činjenicu kako svi proizvođači osim jednoga stavljaju na tržište homologirane, ali i nesigurne mopede za svakodnevnu uporabu, a što zasigurno nije slučaj. Upravo je taj standard posebno važan u svjetlu presude Suda Europske unije C-568/24, Sof Medica. U konkretnom slučaju naručitelj nije iznio usporednu tehničku studiju, rezultat ispitivanja, analizu nezgoda, podatke o eksploataciji voznog parka, homologacijske pokazatelje niti drugo objektivno i provjerljivo tehničko mjerilo iz kojeg bi proizlazilo da upravo granica od 16 inča predstavlja točku ispod koje se zahtijevana razina sigurnosti i stabilnosti više ne može postići. Nije također obrazložio zbog čega, primjerice, profesionalni L1e moped s drukčijom dimenzijom kotača, ali odgovarajućim pneumaticima, ovjesom, međuosovinskim razmakom, geometrijom vozila i kočnim sustavom, ne bi mogao ostvariti isti funkcionalni cilj. To je osobito značajno, navodi žalitelj, jer je naručitelja još u prethodnom savjetovanju izrijeком upozorio upravo na tržišno ograničavajući učinak kombinacije zahtjeva i predložio dopuštanje kotača od najmanje 14 inča, što je naručitelj odbio bez tehničkog dokazivanja zašto bi granica od 14 ili 15 inča bila funkcionalno neprihvatljiva.

Žalitelj dalje spori propisanu maksimalnu visinu sjedala od 780 mm. Žalitelj navodi da naručitelj svoj zahtjev obrazlaže ergonomijom, antropometrijskim značajkama

zaposlenika, iskustvom korisnika pri učestalom zaustavljanju i pokretanju vozila odnosno da dio djelatnika nižeg rasta kod višeg sjedala ima problema sa stabilnošću mopeda tijekom stajanja i posebice tijekom pokretanja na poprečno nagnutim kolnicima. Žalitelj ne osporava legitimnost takvih ciljeva naručitelja, već nužnost upravo maksimalne visine sjedala od 780 mm. Naručitelj u objavljenim obrazloženjima nije naveo antropometrijsku analizu zaposlenika, podatke o rasponu njihove visine ili duljine nogu, rezultate ergonomske ispitivanja, analizu nezgoda ili poteškoća pri uporabi vozila različitih visina sjedala niti drugo objektivno i mjerljivo uporište za svoj zahtjev. To je osobito važno jer je zahtjev postavljen kao apsolutni eliminacijski prag: vozilo s visinom sjedala od 780 mm smatra se prihvatljivim, dok bi vozilo sa sjedalom od 781, 785, 790 ili 800 mm bilo automatski neprihvatljivo, neovisno o njegovoj ukupnoj geometriji, širini sjedala, položaju oslonaca za noge, masi vozila, položaju težišta ili drugim konstrukcijskim značajkama koje također neposredno utječu na mogućnost sigurnog oslonca i upravljanja vozilom pri zaustavljanju. Naručitelj nije dokazao postojanje objektivne funkcionalne granice upravo na 780 mm niti je pokazao da se iznad te vrijednosti tražena sigurnost više ne može postići. Takav pristup proizlazi i iz presude Suda Europske unije C-568/24, Sof Medica. Žalitelj smatra da bi se funkcionalna potreba naručitelja mogla izraziti manje restriktivnim zahtjevom usmjerenim na siguran oslonac vozača, stabilnost pri zaustavljanju i pokretanju te ergonomske prikladnost za intenzivnu dostavnu uporabu, uz odgovarajući dokaz ispunjenja takvog zahtjeva, umjesto da se jednim izoliranim dimenzijskim parametrom unaprijed isključuje drukčije.

Žalitelj dalje navodi da svaki pojedini tehnički zahtjev mora biti zakonit i objektivno opravdan, ali stvarni učinak dokumentacije o nabavi na tržišno natjecanje ne može se ocijeniti tako da se zahtjevi umjetno izdvoje jedan od drugoga. Električni moped predstavlja jedinstven proizvod, a gospodarski subjekt mora istodobno zadovoljiti sve minimalne tehničke zahtjeve. Stoga stvarni krug proizvođača koji mogu sudjelovati u postupku ne određuje postojanje svakog pojedinog svojstva negdje na tržištu, nego postojanje serijskog proizvoda koji ih može zadovoljiti kumulativno. Takav pristup nalazi neposredno uporište u presudi C-568/24, Sof Medica. Žalitelj navodi da je dodatnom provjerom službenih tehničkih podataka proizvođača utvrdio izrazitu i višestruku podudarnost zahtjeva dokumentacije o nabavi s profesionalnim modelom Askoll eSpro45 K1 My2022. Žalitelj navodi da tu podudarnost ne ističe kao dokaz da je naručitelj dokumentaciju subjektivno oblikovao s namjerom pogodovanja tom proizvođaču, nego kao objektivnu tržišnu činjenicu relevantnu za ocjenu učinka tehničkih specifikacija iz članka 210. stavka 1. ZJN 2016. Taj model eSpro45 K1 My2022, navodi žalitelj, ima homologaciju L1, snagu 2.700 W, brzinu 45 km/h, bateriju kapaciteta 3.400 Wh, prednji pneumatik 80/80-16", stražnji 90/80-16", visinu sjedala 760 mm, prednju košaru dimenzija 57 × 38 cm te centralni i bočni oslonac. Posebno je indikativna podudarnost dimenzija prednjeg prtljažnog prostora. Naručitelj je, navodi žalitelj, prvotno zahtijevao dimenzije 56 × 37 cm uz odstupanje od samo ± 1 cm, dok službeni tehnički podatak proizvođača Askoll za tvornički prednji nosač/košaru modela eSpro45 K1 iznosi 57 × 38 cm. Dakle, tlocrtne dimenzije tvorničkog Askoll nosača nalazile su se unutar čak i prvotno propisanog vrlo uskog raspona, prije nego što je naručitelj nakon upozorenja žalitelja toleranciju naknadno proširio na ± 3 cm. Ta okolnost sama za sebe ne dokazuje nezakonitost, navodi žalitelj, ali u kombinaciji s kotačima 16 inča na obje osovine, sjedalom od 760 mm, snagom 2,7 kW, baterijom 3,4 kWh, dosegom od 95 km, koji proizvođač na naslovnom prikazu službene stranice označava prema WMTC1, te središnjim i bočnim osloncem, predstavlja konkretnu, višestruku i mjerljivu podudarnost jednog serijskog profesionalnog proizvoda s nizom istodobno zahtijevanih parametara. Dodatnu kontekstualnu okolnost predstavlja službena objava Hrvatske pošte od 6. studenoga 2025. prema kojoj je Hrvatska pošta preuzela prvih 70 od ukupno 255 novih

električnih mopeda Askoll eSpro, nabavljenih putem četverogodišnjeg financijskog leasinga. Žalitelj dalje navodi da njegova usporedna tržišna analiza obuhvaća profesionalne električne modele proizvođača Askoll, Silence, Vmoto, Yamaha, Piaggio, Horwin i WOW. Prema provedenoj analizi dostupnih tehničkih podataka, žalitelj navodi da nije identificirao niti jedan drugi serijski model koji istodobno ispunjava cijeli skup spornih konstrukcijskih zahtjeva. Žalitelj navedeno potkrepljuje službenom kataloškom i tehničkom dokumentacijom pojedinih proizvođača, a koji način dokazivanja je relevantan u svjetlu rješenja Državne komisije KLASA: UP/II-034-02/17-01/796.

Žalitelj u žalbi predlaže izvođenje dokaza vještačenjem po osobi odnosno znanstvenoj ili stručnoj ustanovi odgovarajuće stručnosti. Predlaže da vještak odgovori osobito na sljedeća pitanja: 1. Je li za profesionalni električni moped kategorije L1e namijenjen gradskoj i ruralnoj poštanskoj dostavi tehnički nužno da i prednji i stražnji kotač imaju najmanje 16 inča, ili se jednaka razina stabilnosti, upravljivosti i sigurnosti može ostvariti drukčijom kombinacijom promjera kotača, pneumatika, ovjesa, geometrije i kočnog sustava; 2. Je li maksimalna visina sjedala 780 mm tehnički i ergonometrijski nužna za opisani „stop-and-go“ rad, odnosno može li vozilo s nešto višim sjedalom ostvariti jednaku ergonometrijsku i sigurnosnu funkciju, ovisno o ukupnoj geometriji i konstrukciji; 3. Je li za postizanje traženih vrijednosti prekidne sile, kidanja, probijanja, čvrstoće šava, habanja i vodonepropusnosti nužan sirovinski sastav 100 % poliamid s naslojem/naličjem na osnovi PVC-a, ili postoje drugi tekstilni/kompozitni materijali koji mogu zadovoljiti iste ili više mjerljive zahtjeve; 4. U kojoj mjeri kumulativno postavljene tehnički zahtjevi – kotači najmanje 16 inča na obje osovine, visina sjedala najviše 780 mm i ostali ključni parametri dokumentacije o nabavi ograničavaju broj serijskih profesionalnih električnih mopeda kategorije L1e, koji prema svojim tehničkim karakteristikama mogu istodobno zadovoljiti sve navedene zahtjeve?

Naručitelj u odgovoru na žalbu sporne odredbe brani na sljedeći način. U odnosu na prvi žalbeni navod ističe da su tehnički zahtjevi koje je propisao opravdani i nužni za ostvarenje funkcionalnih potreba i ciljeva naručitelja, a kao dokaz navedenog prilaže Tehničko mišljenje stalnog sudskog vještaka za strojarstvo i cestovni promet Krunoslava Ormuža. Navodi da se riječ Cordura (koja već po samoj svojoj etimologiji, pojašnjenom u Tehničkom mišljenju, asocira na čvrst i izdržljiv materijal) uobičajeno koristi kao generički naziv za opis cijele porodice odgovarajućih materijala (tj. poliamida s najlonskim slojem) različitih proizvođača. Da naručitelj u Tehničkim specifikacijama doista koristi riječ Cordura kao generički naziv, a ne kao točno određeni brend jednog proizvođača proizlazi iz činjenice da je u Tehničkim specifikacijama materijal prvo naveden opisno riječima „crni vodonepropusni s naličja naslojenog tekstila“, dok je generički naziv Cordura naveden iza tog opisa u zagradi. Uz to, u svojem odgovoru na upit žalitelja naručitelj je naveo da zahtijeva „crni vodonepropusni s naličja naslojeni tekstil (tzv. Cordura)“, a korištenje riječi Cordura u njezinom generičkom značenju jasno je vidljivo iz činjenice da je taj pojam stavljen u zagrade, iza opisa svojstva materijala, i uz korištenje izraza „tzv“. Nadalje, dokument „Tehnička svojstva osnovnog materijala izrade“ priložen uz Tehničke specifikacije pobliže specificira svojstva materijala (tj. sirovinski sastav, otpornost na probijanje, čvrstoću šava, postojanost obojenja i dr.), pri čemu je svako svojstvo formulirano upućivanjem na konkretnu hrvatsku normu, a svako takvo upućivanje dosljedno je popraćeno izrazom „ili jednakovrijedna“. Pri tome je naručitelj vrlo razumljivo i precizno opisao traženi materijal od kojeg treba biti izrađen prtljažni prostor. Osim toga, navodi naručitelj, gospodarski subjekt Cordura uopće ne proizvodi tkanine već surađuje s certificiranim partnerima u tekstilnim tvornicama diljem svijeta i isporučuje vlakna svojim partnerima radi stvaranja izdržljivih tkanina otpornih na habanje, što je vidljivo na web stranici tog gospodarskog subjekta (pod „Frequently Asked Questions“). Naručitelj isto tako navodi da Cordura uopće ne proizvodi prtljažnike za mopede, a bilo koji

proizvođač prtljažnika može kupiti materijal traženih svojstava i izraditi prtljažnike za mopede kakvi su zahtijevani ovom dokumentacijom o nabavi. U tekstilnoj industriji i proizvodnji opreme za dostavne službe, izraz Cordura se u svakodnevnoj praksi udomaćio kao naziv za robusne, armirane tkanine visoke otpornosti na habanje, kidanje i vanjske vremenske uvjete. Izraz se koristi isključivo radi lakšeg i jasnijeg opisivanja traženih mehaničkih i zaštitnih svojstava materijala nužnih za izradu izdržljive opreme u zahtjevnim uvjetima dostavne službe, a ne kao upućivanje na marku proizvoda. Dodatno navodi da se kod zahtjeva za sirovinskim sastavom materijala rukovodio time da poliamid ima izuzetno visoku otpornost na habanje, da je otporan na UV zračenje, ne gubi jako brzo boju na suncu te gotovo uopće ne upija vodu. Uz to, druga poštanska oprema kojom se služe poštari (poštanska torba, torba za kolica i planirana pojasna torbica) sačinjene su od poliamida pa se navedenim sastavom materijala osigurava ista kvaliteta i standardizira vizualni izgled poštanske opreme. Referirajući se na sljedeću spornu karakteristiku veličine kotača, naručitelj se poziva na dostavljeno tehničko mišljenje vještaka i na knjigu „Motorcycle Dynamics“ renomiranog autora Vittore-a Cossalter-a u kojoj se detaljno objašnjava odnos stabilnosti i veličine (promjera) kotača te se dokazuje da promjena radijusa kotača izravno utječe, između ostaloga, i na ponašanje guma. Tako je navedeno i da veći promjer kotača mijenja oblik i duljinu kontaktne površine s podlogom te takvi kotači lakše „premošćuju“ udarne rupe i neravnine na cesti. Posljedično je manja i opasnost od pada. Stoga, sukladno Tehničkom mišljenju, kotači promjera 14 inča ili 15 inča nisu prihvatljivi za naručitelja. Na sljedeću spornu tehničku karakteristiku visine sjedala naručitelj se očituje ističući ergonomiju koja ima ključnu ulogu u svakodnevnom radu dostavne službe. Električni mopedi u poštanskoj i dostavnoj službi svakodnevno prometuju u zahtjevnim urbanim sredinama, često u neidealnim prometnim uvjetima koji od vozača traže visoku razinu brzine i prilagodljivosti. Vozači tijekom radnog dana ostvaruju više desetaka zaustavljanja na različitim lokacijama. Specifičan dizajn sa sjedalom visine do 780 mm izravno utječe na operativnu učinkovitost jer omogućuje brzo zaustavljanje i stabilnost te siguran oslonac na tlo u svim prometnim situacijama i trenutačan silazak odnosno nesmetano i brzo napuštanje mopeda radi dostave pošiljke na vrata korisnika i hitro ponovno pokretanje i efikasan povratak na vozilo i nastavak vožnje bez gubljenja dragocjenog vremena. Uz to, na prometnicama s bočnim ili uzdužnim nagibom prilikom pokretanja mopeda vozač se stabilnije oslanja na stopala sa sjedala visine do 780 mm. Uvjet maksimalne visine sjedala od 780 mm predstavlja neophodan preduvjet za bržu, sigurniju i efikasniju dostavu, čime se direktno osigurava produktivnost dostavne službe. U pogledu žaliteljevih navoda da električni moped model L1e Nuuk Cargo proizvođača Rieju ima visinu sjedala 785 mm, naručitelj ističe da je vještak analizirao podatke o visini sjedala tog modela iz više tehničkih izvora, uključujući i homologacijske dokumente pa naručitelj dostavlja skicu navedenog modela mopeda u čijem donjem desnom uglu je navedena opaska o dopuštenim odstupanjima od +/- 10 mm („General tollerance: +/- 10 mm“).

Ocjenjujući osnovanost žalbenih navoda utvrđeno je da je naručitelj upozoren na nezakonitosti predmetnih tehničkih karakteristika u dva navrata – prvi puta 4. kolovoza 2026. te drugi puta 7. kolovoza 2026. Od naručitelja je, u bitnome tražena izmjena dokumentacije o nabavi na način da se omogući prihvaćanje mopeda s kotačima od najmanje 14" sprijeda i straga, da se umjesto točnih dimenzija torbi propiše minimalni korisni volumen i obvezna vodonepropusnost, da se omogući uporaba različitih materijala jednakovrijednih Corduri te da se visina sjedala definira u rasponu koji omogućava sudjelovanje većeg broja proizvođača (primjerice, do 800 mm).

Naručitelj je 4. kolovoza 2026. odbio prijedlog za izmjenom tehničke specifikacije kotača od najmanje 14" sprijeda i straga opravdavajući to iskustvima korisnika, lošim cestama/putevima u ruralnim krajevima Republike Hrvatske kojima se kreću predmetni

mopedi te stabilnošću (ciklistici) i sigurnosti samih djelatnika. Naručitelj nije prihvatio niti prijedlog za izmjenom tehničkih specifikacija materijala te je ostao pri svom zahtjevu uz obrazloženje da je crni vodonepropusni s naličja naslojeni tekstil (tzv. Cordura) usklađen s vizualnim izgledom poštanske opreme za poštare koja je sva izrađena od navedenog materijala – poštanska torba, torba za kolica za poštare i buduća pojasna torbica. Naručitelj nije prihvatio ni prijedlog za izmjenom tehničke specifikacije visine sjedala, budući da iskustva korisnika ukazuju na potrebu da visina sjedala neopterećenog električnog mopeda ne bude veća od 780 mm, u suprotnom dio djelatnika nižeg rasta ima problema sa stabilnošću mopeda tijekom stajanja i posebice tijekom pokretanja mopeda na poprečno nagnutim kolnicima. U pogledu dimenzija prednjeg i stražnjeg prtljažnog prostora naručitelj je prihvatio prijedlog te je izmijenio podatak vezan za odstupanje u dimenzijama na način da je dotadašnje odstupanje od +/- 1 cm povećao na odstupanje od +/- 3 cm.

Što se tiče drugog upozorenja od 7. kolovoza 2026., utvrđeno je da je naručitelj ponovno odbio izmijeniti traženu visinu sjedala uz opravdanje dugogodišnjeg iskustva korisnika. Također, ponovno je odbio i zahtjev za izmjenom veličine kotača uz obrazloženje da kotači 16 inča osiguravaju bolju ciklistiku/stabilnost te posljedično i sigurnost vozača/zaposlenika korisnika. Isto tako, klirens se ne povezuje s promjerom kotača jer nisu u apsolutnoj direktnoj vezi (klirens prvenstveno ovisi o kontrakcijskom rješenju samog električnog mopeda – okvira i ovjesa), ali je jasno da je s kotačima većeg promjera moguće (konstrukcijski) jednostavnije postići veći klirens.

Pregledavajući objavljene Tehničke specifikacije u spornom dijelu, utvrđeno je da je naručitelj tražio sljedeće:

- prednji prtljažni prostor dimenzija (š x d x v): 56 x 37 x 30 cm (+/- 3 cm), smješten ispred upravljača na samostojećem nosaču, izrađen od crnog vodonepropusnog s naličja naslojenog tekstila (Cordure), materijala koji je otporan na vremenske utjecaje (specifikacija materijala u privitku). Prtljažnik se mora moći pričvrstiti na metalnu konstrukciju (čičak traka, drukeri, brave, vezanje i sl.) i mora imati rješenje da zadržava oblik i kada je prazan (žičana konstrukcija, plastični umetci, ušivena pojačanja i sl.);

- stražnji prtljažni prostor dimenzija (š x d x v): 52 x 36 x 41 cm (+/- 3 cm) smješten iza sjedala vozača na samostojećem nosaču, izrađen od crnog vodonepropusnog s naličja naslojenog tekstila (Cordure), materijala koji je otporan na vremenske utjecaje (specifikacija u privitku). Prtljažnik se mora moći pričvrstiti na metalnu konstrukciju (čičak traka, drukeri, brave, vezanje i sl.) i mora imati rješenje da zadržava oblik i kada je prazan (žičana konstrukcija, plastični umetci, ušivena pojačanja i sl.);

- kotači: veličina prednji (cola) - minimalno 16, veličina zadnji (cola) - minimalno 16;

- visina sjedala od tla (mm) - maksimalno 780.

Također je iz Tehničke specifiakcije razvidno da naručitelj nabavlja električne mopeda kategorije L1 (homologirano).

Naručitelj je izradio i dokument Tehnička svojstva osnovnog materijala za prednji i stražnji prtljažni prostor, u kojem je dao tehničke karakteristike osnovnog materijala izrade. Tako je u stavci 1. tražio sirovinski sastav po HRI CEN ISO/TR 11827:2016 t.7.1.1, t.7.2.1, dodatak D ili jednakovrijedna, tkanina/lice: 100 % poliamid, nasloj/naličje: na osnovi PVC. U nastavku tog dokumenta je propisao i površinsku masu kondicionirano (g/m²), prekidnu silu (N), silu kidanja (N), otpornost na probijanje (N), čvrstoću šava (N), otpornost na habanje – prekid uzorka, uz opterećenje od 12 kPa (broj ciklusa), vodonepropusnost-hidrostatski tlak (Pa), postojanost obojenja, znoj alkalni / kiseli, vodu, trljanje suho i mokro te umjetno svijetlo.

U žalbenom postupku žalitelj je na okolnost da je Cordura zaštitni znak gospodarskog subjekta Invista dostavio ispis poveznica sa internetskih stranica Cordura

i Invista na kojima je navedeno da je Cordura robna marka odnosno zaštitni znak tvrtke Invista, da isti isporučuju vlakna i certificirane tkanine te je opisan postupak certificiranja tkanine.

Žalitelj je također u žalbenom postupku dostavio ispis poveznica službene stranice proizvođača Rijeju iz kojih je vidljivo da u kategoriji električnih mopeda ima samo Nuuk Cargo 6 koji je klasa L3e.

Naručitelj je u žalbenom postupku dostavio Tehničko mišljenje stalnog sudskog vještaka za strojarstvo i cestovni promet Krunoslava Ormuža sljedećeg sadržaja:

„Predmet žalbe su sljedeći dijelovi dokumentacije o nabavi:

1. Zahtjev vezan uz veličinu/promjer kotača 16 inča (cola) i visina sjedala do najviše 780 mm.

Knjiga "Motorcycle Dynamics", prof. Vittore Cossalter jest standardni udžbenik za inženjere, studente strojarstva i napredne motociklističke entuzijaste. Riječ je o iznimno cijenjenoj, strogo tehničkoj i matematičkoj knjizi koja detaljno objašnjava ponašanje, stabilnost i upravljivost vozila na dva kotača. Pokojni profesor Vittore Cossalter je bio dugogodišnji voditelj grupe za dinamiku motocikala na Sveučilištu u Padovi (Italija). Do odlaska u mirovinu radio je kao redoviti profesor strojarstva i dinamike vozila na Sveučilištu u Padovi (Universita di Padova), gdje je bio i osnivač svjetski poznate istraživačke grupe za dinamiku motocikala ("Dinamoto" / Dynamotion). U knjizi "Motorcycle Dynamics", detaljno je objašnjeno ponašanje, stabilnost i upravljivost vozila na dva kotača u sljedećim poglavljima:

- Kinematika motocikala (Kinematics of Motorcycles): geometrija šasije, međuosovinski razmak, kut prednje vilice (rake), predtrag (trail) i način kako se geometrija mijenja pri kočenju ili ubrzavanju.

- Pneumatici za motocikle (Motorcycle Tires): fizikalna analiza i mehanika pneumatika, ponašanje pneumatika pri nagibu (camber), proklizavanje te mehanizam kako pneumatiki prenose sile na podlogu pod kutom.

- Kretanje po pravcu i stabilnost (Rectilinear Motion & Trim): Aerodinamika, raspodjela težine pri ubrzavanju i kočenju, te sile koje djeluju na prednji i stražnji ovjes.

- Kretanje u zavoju (Steady Turning): sile koje djeluju na motocikl pod nagibom, centrifugalna sila, te fizikalno objašnjenje pojma kontra-upravljanja (countersteering).

- Vibracije i stabilnost (Vibrations & Stability): analiza vibracija/oscilacija na motociklu: Weave (njihanje cijele šasije pri visokim brzinama), Wobble/Shimmy (brzo, nekontrolirano trešenje upravljača lijevo-desno, tzv. tank-slapper).

- Upravlјivost (Maneuverability and Handling): kako vozač svojim tijelom i unošenjem sila na upravljač utječe na agilnost i promjenu smjera motocikla.

U knjizi su matematički i fizikalno analizirana ponašanja vozila na dva kotača tijekom kretanja (s velikim brojem diferencijalnih jednadžbi, vektorskih analiza i analiza iz područja teorije mehanizama čime se opisuje kako se i zašto vozila na dva kotača na cesti ponašaju). Odnos stabilnosti i veličine (promjera) kotača detaljno i potpuno matematički objašnjen na način da se jednadžbama/matematičkim izrazima pokazuje kako promjena radijusa kotača izravno utječe na geometriju šasije, žiroskopske sile odnosno momente i ponašanje pneumatika (guma). Poglavlje Kinematika motocikala (Kinematics of Motorcycles) obrađuje:

- žiroskopski moment (Gyroscopic Effect): kada se promjer (i masa) kotača poveća, dramatično raste njegov moment tromosti (inercije). Što za posljedicu ima zaključak da veći kotač djeluje kao snažniji stabilizator (poput zvrka). Pri višim brzinama pruža ogroman otpor neželjenom nagibanju ili skretanju, što vozilo čini iznimno stabilnim na pravcu;

- utjecaj na predtrag (Trail) i geometriju: u prvom poglavlju (Geometrija motocikla), autor analizira kako radijus kotača izravno definira predtrag (trail). Izraz za predtrag

uključuje kut vilice, pomak (offset) i radijus kotača. Naime ako na isti motocikl stavite veći kotač, mehanički se povećava i predtrag. Veći predtrag stvara jači "efekt kotačića na kolicima" (caster effect), što znači da se prednji kotač pod utjecajem sila kretanja snažnije sam ispravlja prema naprijed, povećavajući stabilnost;

- kontaktna površina pneumatika (gume) i prelazak preko neravnina: u poglavlju o pneumaticima (Motorcycle Dynamics) objašnjeno je kako veći promjer kotača mijenja oblik i duljinu kontaktne površine s podlogom (tire contact patch). Zaključuje se da kotači većeg promjera (poput 16 ili 17 inča) lakše "premošćuju" udarne rupe i neravnine na cesti. Zbog većeg radijusa, kut pod kojim kotač nailazi na prepreku (npr. rubni kamen prometnice / nogostupa) je blaži, pa su vertikalne sile koje se prenose na ovjes i upravljač znatno manje (Motorcycle Dynamics, stranice 191-195). Posljedično je manja i opasnost od pada. To izravno smanjuje rizik od opasnih oscilacija prednjeg kraja, kao što je wobble (tresenje upravljača), što je detaljno analizirano u poglavlju o vibracijama iste knjige.

Stoga sam mišljenja da kotači promjera 14 inča ili 15 inča nisu funkcionalno prihvatljivi za naručitelja, već je optimalno rješenje moped s kotačima promjera 16 inča ili 17 inča.

Visina sjedala električnog mopeda do 780 mm je, tehnički gledano, pravilno zatražena. Naime, iz razloga specifičnosti eksploatacije traženog električnog mopeda u poštanskoj/dostavnoj službi u kojoj vozač više desetaka (a ponekad i stotina) puta u radnom danu zaustavlja moped, silazi s njega, dostavlja poštansku pošiljku, te ponovno sjeda na moped i pokreće isti. I silazak i ponovno sjedanje je mnogo lakše na sjedala visine do 780 mm, posebice nižem vozaču. A u slučajevima prometnica s bočnim ili uzdužnim nagibom prilikom pokretanja vozač, sa sjedala visine do 780 mm, se stabilnije oslanja na stopala. Sljedećom analizom pokazuje se da visina sjedala do 780 mm, tehnički gledano, opravdan.

Tijekom izrade ovog Tehničkog mišljenja analizirane su tehničke i homologacijske dokumentacije različitih proizvođača odgovarajućih električnih mopeda kategorije L1e radi provjere njihovih značajki. Analizom je utvrđeno da tražene „kombinacije“ tehničkih značajki (promjer kotača i visina sjedala) zadovoljavaju sljedeći električni mopedi kategorije L1e:

- električni moped L1e Rieju Nuuk Cargo, kod kojeg se navode sljedeći kriteriji: veličina (promjer) kotača - 17 inča; visina sjedala - 770 mm - 780 mm (ovisno o izvoru podataka); pogon / kategorija - električni/L1e; EU Homologacija – da; Domet (okvirno) do 200 km (ovisno o broju baterija)

- električni moped L1e Askoll eS Pro Cargo, kod kojeg se navode sljedeći kriteriji: veličina (promjer) kotača - 16 inča; visina sjedala - 760 mm; pogon / kategorija - električni/L1e; EU Homologacija – da; domet (okvirno) - do 95 km (s dvije baterije).

Električni moped Rieju Nuuk Cargo (L1e) - laki električni motocikl/skuter namijenjen profesionalnoj dostavi i gradskoj logistici, koji je, prema Pravilniku o tehničkim uvjetima klasificiran kao moped: L1e klasifikaciji (maksimalna brzina elektronički ograničena na 45 km/h, vozač mora imati vozačku dozvolu minimalno AM kategorije, odnosno A i/ili B kategoriju). Ima središnje smješten bezkontaktni elektromotor (Brushless) snage 4,0 kW. Središnji položaj motora omogućuje nisko težište i izvrsnu stabilnost pri punom opterećenju. Koristi modularne litij-ionske baterije napona 48V (kapaciteta 2,4 kWh po modulu). Ovisno o konfiguraciji (mogućnost ugradnje do 4 baterije), domet se kreće od 60 km pa sve do preko 200 km u (prema WMTC standardu, ovisno o načinu vožnje i opterećenju). Posjeduje integrirani punjač; standardno punjenje traje oko 4,5 sata, dok brzi način rada (Fast Charge) puni bateriju do 50% za cca 1,8 sati. Stražnji dio motocikla prilagođen je za montažu velikih profesionalnih dostavnih kutija (top box) različitih zapremina, bez narušavanja uravnoteženosti vozila. Ima USD (up-side down) prednju vilicu što osigurava povećanu krutost okvira i manje neovješene mase,

kotače promjera 17 inča što znatno olakšava vožnju po neravnim gradskim cestama ili preko tramvajske/željezničke pruge, ublažava udarce s neravnog kolnika. Proizvođač: RIEJU, S.A., Carrer Borrassa, 41-45, 17600 Figueres (Girona), Španjolska.

Električni moped Askoll eS Pro Cargo (L1e) komercijalna oznaka eSpro 45 - talijanski profesionalni laki električni skuter namijenjen gradskoj dostavi i poslovnim flotama. Posjeduje EU homologaciju i svrstan je u kategoriju L1e (maksimalna brzina elektronički ograničena na 45 km/h, vozač mora imati vozačku dozvolu minimalno AM kategorije, odnosno A i/ili B kategoriju). Pogonjen je bezkontaktni (Brushless) elektromotorom s trajnim magnetima snage 2,2 kW, smještenom u središnjem dijelu okvira, a prijenos se odvija preko zupčastog remena. Baterija ima ukupni kapacitet 2,8 kWh (dvije litij-ionske baterije, 2 x 54V – 26,1 Ah, svaka mase 7,6 kg). Mogu se jednostavno izvaditi i puniti na bilo kojoj standardnoj kućnoj utičnici (off-board) ili izravno na skuteru (on-board). Vrijeme punjenja 0 do 100% je cca 6 sati. Domet je do 95 km s jednim punjenjem (prema WMTC standardu, ovisno o načinu vožnje i opterećenju). Ima 16-inčne kotače pa, uz optimalnu stabilnost, lako prelazi preko rupa/neravnina na prometnicama ili preko pruge. Proizvođač: ASKOLL EVA S.p.A., Via Industria, 30, 36031 Dueville (Vicenza), Italija.

2. Tehnička svojstva osnovnog materijala za prednji i stražnji prtljažni prostor

Žalitelj navodi da je nedopušteno upućivanje na zaštitni znak točno određeni materijal. Tehničke specifikacije za prednji i stražnji prtljažni prostor koriste naziv „Cordura“ odnosno „tzv. Cordura“. U Tehničkim specifikacijama naručitelj je predvidio da prednji i stražnji prtljažni prostor trebaju biti izrađeni od crnog vodonepropusnog s naličja naslojenog tekstila (Cordure), materijala koji je otporan na vremenske utjecaje, a specifikacija materijala dana je u privitku Tehničkih specifikacija. U svojem odgovoru na upit žalitelja, naručitelj je naveo da zahtijeva crni vodonepropusni s naličja naslojeni tekstil (tzv. Cordura). Tehnički gledano, radi se o visokoizdržljivom teksturiranom najlonu (poliamid). Riječ Cordura se etimološki temelji na spoju engleske riječi „cord“ (u prijevodu uža, čvrsta nit) i latinskog „dura“ (od duras, u značenju izdržljiv, trajan, čvrst), pa, dakle, sama riječ asocira na čvrst i izdržljiv materijal, te se uobičajeno koristi kao generički naziv za opis cijele porodice odgovarajućih materijala (poliamid s najlonskim slojem) različitih proizvođača.

3. Dimenzijski zahtjev prednjeg i stražnjeg prtljažnog prostora s odstupanjem (+/- 3 cm).

U tehničkoj specifikaciji je zatraženo da moped bude isporučen s prednjim prtljažnim prostorom dimenzija 56 cm x 37 cm x 30 cm (± 3 cm), odnosno 560 mm x 370 mm visine 300 mm (svaka mjera ± 30 mm). Stražnji prtljažni prostor treba imati dimenzije 52 cm x 36 cm x 41 cm (± 3 cm), odnosno 520 mm x 360 mm, visine 410 mm (svaka ± 30 mm). U hrvatskom sustavu normi (Hrvatski zavod za norme – HZN), norma HRN EN 22768 propisuje opća (slobodna) odstupanja za mjere koje nisu pojedinačno tolerirane. Prema normi HRN EN 22768 dopušteno odstupanje za mjere 410 mm, 520 mm i 560 mm iznosi samo $\pm 0,8$ mm. Dopušteno odstupanje za mjere 300 mm odnosno 360 mm i 370 mm dozvoljeno odstupanje iznosi samo $\pm 0,4$ mm. Naručitelj je u ovom slučaju propisao odstupanje +/- 30 mm za mjere 300 mm, 360 mm odnosno 370 mm, odnosno cca 75 puta veće od one dopuštene normom. A za mjere 410 mm, 520 mm odnosno 560 mm je propisano isto odstupanje +/- 30 mm, ili cca 37,5 puta veće od dozvoljenog u normi. Stoga sam mišljenja da predmetni prtljažni prostor traženih dimenzija, a koje su vrlo široko tolerirane, nije diskriminirajući za ponuditelje.“

Naručitelj je u žalbenom postupku također dostavio skicu mopeda Rijeju NUU1 iz koje je utvrđeno da nije prikazana niti kotirana visina sjedala te da ne sadrži oznaku kategorije niti naziv modela.

Na opisano činjenično stanje primjenjive su odredbe članaka 203., 205., 206. stavak 2., 210. i 403. ZJN 2016.

Sukladno navedenim odredbama, tehničke specifikacije moraju svim gospodarskim subjektima omogućiti jednak pristup postupku javne nabave i ne smiju imati učinak stvaranja neopravdanih prepreka za otvaranje javne nabave tržišnom nadmetanju. Iz uvodne izjave 74. Direktive 2014/24/EU, proizlazi da bi tehničke specifikacije trebale biti sastavljene na način da se izbjegne prijetvorno sužavanje nadmetanja uvođenjem zahtjeva kojima se prednost daje određenom gospodarskom subjektu na način da ti zahtjevi odražavaju ključne značajke robe, usluga ili radova koje obično nudi taj gospodarski subjekt.

Način propisivanja tehničkih specifikacija propisan je člancima 209. i 210. ZJN 2016, pri čemu iz navedenih odredbi, a suprotno navodima žalitelja, ne proizlazi da su naručitelji dužni, već prilikom propisivanja tehničkih specifikacija navesti sva objektivna opravdanja koja potkrepljuju svaku tehničku specifikaciju navedenu u dokumentaciji o nabavi (jednako u točki 44, presude Sof Medica, EU:C-2026:305, C-568/24 od 16. travnja 2026.). Međutim, kada u žalbenom postupku žalitelj osporava propisane tehničke specifikacije, naručitelj je dužan, a sukladno odredbi članka 403. stavak 3. ZJN 2016 dokazati postojanje činjenica i okolnosti na temelju kojih je donio odluke u pravima, poduzeo radnje ili propustio radnje te proveo postupke koji su predmet žalbenog postupka. U konkretnom slučaju kada žalitelj upućuje na točno određene tehničke karakteristike za koje smatra da se njima pogoduje određenom gospodarskom subjektu odnosno da se neopravdano ograničava tržišno nadmetanje, na naručitelju je da dokaže da na tržištu postoje i drugi subjekti koji mogu zadovoljiti sporne karakteristike ili da dokaže da takvi zahtjevi neizbježno proizlaze iz predmeta navedenog ugovora, odnosno da su nužni za ostvarivanje funkcije za koju se konkretan predmet nabave nabavlja.

Žalitelj je tijekom žalbenog postupka iznio navode i dostavio dokaze iz kojih proizlazi podudarnost zahtjeva iz tehničkih specifikacija sa tehničkim specifikacijama točno određenog modela mopeda, i to Askoll eSpro45 K1 My2022. Zatim, žalitelj je dostavio i dokaze u vidu ispisa s internetske stranice proizvođača Rieju da se model koji vještak spominje u svom tehničkom mišljenju (električni moped L1e Rieju Nuuk Cargo) ne nalazi u gami tog proizvođača, odnosno da taj proizvođač u proizvodnoj gami ima samo proizvod električnog mopeda kategorije L3e (Rieju Nuuk Cargo) koji ne zadovoljava zahtjeve naručitelja po kategoriji. Također žalitelj navodi da iz aktualne službene proizvodne stranice proizvođača Rieju proizlazi da se danas nudi Nuuk Cargo 6 kW, dok izvedba NUUK Cargo 4 kW, koju vještak spominje, nije navedena u aktualnom proizvodnom programu električnih vozila tog proizvođača. Naručitelj se na navedene tvrdnje žalitelja uopće nije očitovao pa tako niti dostavio protudokaze koji isto opovrgavaju.

Nadalje, prema ocjeni ovoga tijela, naručitelj u žalbenom postupku također nije dokazao da je upravo visina sjedala od tla od maksimalno 780 mm objektivno nužna za ostvarivanje funkcije odnosno nije na prihvatljiv način opravdao zašto, primjerice, vozilo sa sjedalom od 781 mm nije prihvatljivo. Iz naručiteljeve argumentacije (i argumentacije vještaka) razvidno je da prednost daju vozačima nižeg rasta, međutim, nije jasno zašto naručitelj polazi od pretpostavke da će vozilo koristiti samo vozači nižeg rasta kada to nije realno odnosno životno. Također, naručitelj u pogledu žaliteljevog navoda da električni moped model L 1e Nuuk Cargo proizvođača Rieju ima visinu sjedala 785 mm, ističe da je vještak pri sastavljanju tehničkog mišljenja analizirao podatke o visini sjedala tog modela iz više tehničkih izvora, uključujući i homologacijske dokumente. U tom smislu, naručitelj je u žalbenom postupku priložio skicu navedenog modela mopeda iz homologacijske dokumentacije te ukazao na to da je u donjem desnom uglu skice navedena opaska o dopuštenim odstupanjima od +/- 10 mm pa, uvažavajući dopuštenu

toleranciju, naručitelj navodi da taj model mopeda zadovoljava propisani zahtjev u pogledu visine sjedala. Međutim, uvidom u spomenutu skicu utvrđeno je da se ne navodi model mopeda Nuuk Cargo, već „vehicle type NUU1“, pa nije moguće dovesti u vezu tvrdnju naručitelja s modelom mopeda koji vještak navodi u vještačenju. Isto tako, na skici nije navedena visina sjedala pa ni u tome smislu nije moguće potvrditi navod naručitelja. Također, vještak (i naručitelj) paušalno i općenito navode „više tehničkih izvora“ bez specificiranja o kojim se točno izvorima radi pa da bi se navodi mogli provjeriti.

Isto tako, ne može se prihvatiti niti opravdanje naručitelja da se riječ Cordura uobičajeno koristi kao generički naziv za opis cijele porodice odgovarajućih materijala (tj. poliamida s najlonskim slojem) različitih proizvođača kada je žalitelj dostavio dokaze iz kojih proizlazi upravo da je Cordura robna marka odnosno zaštitni znak tvrtke Invista, da ista isporučuju vlakna i certificirane tkanine te da postoji postupak certificiranja predmetne tkanine, a naručitelj nije dostavio protudokaze koji to opovrgavaju, već samo paušalno ostaje kod svojih tvrdnji. Stoga je naručitelj u konkretnom slučaju bio obavezan postupiti po odredbi članka 210. stavka 2. ZJN 2016. Također, ovo tijelo ocjenjuje da naručitelj nije dokazao opravdanost zahtjeva: „Tkanina/lice: 100% poliamid.“ Naime, a kako pravilno ističe žalitelj, naručitelj je u dokumentu Tehnička svojstva osnovnog materijala za prednji i stražnji prtljažni prostor propisao, osim sporne tehničke karakteristike, i druge karakteristike koje se odnose na prekidnu silu, silu kidanja, otpornost na probijanje, otpornost na habanje i drugo, a koje žalitelju nisu sporne. Stoga žalitelj pravilno zaključuje da se opravdanje za traženje točno određenog materijala ne može odnositi na te druge karakteristike, koje ponuđeni proizvod također mora zadovoljiti. Nadalje, opravdanje naručitelja koji se odnosi na vizualni izgled, ovo tijelo također ne može prihvatiti, budući da naručitelj u konkretnom slučaju nije dokazao zbog čega se traženi vizualni izgled i usklađenost s postojećom poštanskom opremom ne mogu ostvariti materijalom drukčijeg sirovinskog sastava, ali usporedivog izgleda, boje, teksture i drugih relevantnih svojstava.

Slijedom svega navedenog, prema ocjeni ovoga tijela, budući da naručitelj nije otklonio progovore žalitelja da je neopravdano ograničio tržišno natjecanje u pogledu propisanog materijala i visine sjedala, pa niti dostavljenim mišljenjem stručne osobe, žalbeni navod je u tom dijelu ocijenjen osnovanim.

S druge strane, za dio žalbenog navoda koji se odnosi na veličinu (prednjih i stražnjih) kotača ocijenjeno je da je naručitelj obrazloženjem da kotači većeg promjera (poput 16 ili 17 inča) lakše „premošćuju“ udarne rupe i neravnine na cesti, da zbog većeg promjera, kut pod kojim kotač nailazi na prepreku (npr. rubni kamen prometnice/nogostupa) je blaži pa su vertikalne sile koje se prenose na ovjes i upravljač znatno manje, a posljedično je manja i opasnost od pada, opravdao da je njegov zahtjev nužan za ostvarivanje funkcije za koju se konkretan predmet nabave nabavlja. Dakle, naručitelj je konkretan zahtjev opravdao razlozima sigurnosti, pri čemu sam žalitelj priznaje da su kotači većeg promjera sigurniji od onih koje on zahtjeva. Žalitelj smatra da se jednaka sigurnost može postići propisivanjem drugih, dodatnih tehničkih specifikacija, međutim, prema ocjeni ovog tijela, sama mogućnost drugačijeg propisivanja tehničkih specifikacija ne dokazuje nezakonitost propisanih tehničkih karakteristika. Slijedom navedenog, ovaj dio žalbenog navoda je ocijenjen kao neosnovan.

Što se tiče prijedloga žalitelja za izvođenjem dokaza vještačenjem, isti prijedlog ovo tijelo nije prihvatilo, budući da je prema ocjeni ovog tijela činjenično stanje u odnosu na predmetne žalbene navode u dovoljnoj mjeri utvrđeno u žalbenom postupku na temelju činjenica iz dokaznog materijala.

Postupajući po službenoj dužnosti temeljem 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 postojanje osobito bitnih povreda.

Slijedom svega naprijed navedenog, temeljem odredbe članka 425. stavka 1. točke 4. ZJN 2016, odlučeno je kao u točki 1. izreke ovog rješenja. Naručitelj će u nastavku postupka postupiti sukladno odredbama članka 419. ZJN 2016.

Žalitelj je postavio zahtjev za naknadom troškova žalbenog postupka u iznosu od 8.200,0 eura, 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. Stavak 3. tog članka propisuje da je stranka, na čiju je štetu žalbeni postupak okončan dužna protivnoj stranci nadoknaditi opravdane troškove koji su joj nastali sudjelovanjem u žalbenom postupku.

S obzirom na to da je žalba osnovana, osnovan je i žaliteljev zahtjev za naknadom troškova žalbenog postupka u traženom iznosu od 8.200,00 eura, na ime naknade za pokretanje žalbenog postupka, sukladno članku 430. a stavku 1. točki 2. ZJN 2016.

S obzirom na navedeno, a na temelju ovlaštenja iz članka 425. stavka 1. točke 6. ZJN 2016, odlučeno je kao pod točkom 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 ovog rješenja nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred Visokim upravnim sudom 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. Tužba se predaje neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja u elektroničkom obliku putem informacijskog sustava.

ZAMJENICA PREDsjednice

Danijela Antolković

Danijela
Antolković

Digitally signed by
Danijela Antolković
Date: 2026.10.07
14:45:09 +02'00'