



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

**KLASA: UP/II-034-02/24-01/74
URBROJ: 354-02/11-24-10
Zagreb, 18. ožujka 2024.**

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave, OIB: 9585786924, u Vijeću sastavljenom od članova Maje Kuhar, predsjednice, Nelice Vidić, zamjenice predsjednice te Danijele Antolković, Karmele Dešković, Alice Brandt, Zvonimira Jukića i Jasnice Lozo, članova, u žalbenom postupku pokrenutom po žalbi žalitelja zajednice gospodarskih subjekata Kapsch trafficCom AG, Beč, Austrija, identifikacijski broj: 61211011196, i Spinne Traffic d.o.o. Osijek, OIB: 56636933226, kojeg zastupaju opunomoćenici Odvjetničkog društva Mamić Perić Reberski Rimac d.o.o. Zagreb, u odnosu na Odluku o odabiru u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2023/S 0F2-0014127, predmet nabave: novi sustav naplate i nabava rezervne opreme za novi sustav naplate, naručitelja Hrvatske autoceste d.o.o. Zagreb, OIB: 57500462912, 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 i 114/22, nadalje u tekstu: ZJN 2016) donosi sljedeće

R J E Š E N J E

1. Odbija se žalba žalitelja zajednice gospodarskih subjekata Kapsch trafficCom AG, Beč, Austrija i Spinne Traffic d.o.o. Osijek kao neosnovana.

2. Odbija se zahtjev žalitelja zajednice gospodarskih subjekata Kapsch trafficCom AG, Beč, Austrija i Spinne Traffic d.o.o. Osijek za naknadu troškova žalbenog postupka kao neosnovan.

O b r a z l o ž e n j e

Naručitelj Hrvatske autoceste d.o.o. Zagreb objavio je 6. travnja 2023. u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske (dalje u tekstu: EOJN RH) poziv na nadmetanje s dokumentacijom o nabavi u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2023/S 0F2-0014127, predmet nabave: novi sustav naplate i nabava rezervne opreme za novi sustav naplate. Kriterij odabira je ekonomski najpovoljnija ponuda koja se određuje na temelju kriterija Financijska ocjena ponude - 70 bodova i kriterija Kvalitativna ocjena ponude - 30 bodova.

U predmetnom postupku javne nabave naručitelj je zaprimio deset ponuda, od kojih je pet u postupku pregleda i ocjene ponuda ocijenio valjanima te je 2. veljače 2024. donio Odluku o odabiru KLASA: 500-01/23-01/198; URBROJ: 4211-100-24-58, kojom je kao ekonomski najpovoljniju odabrao ponudu zajednice gospodarskih subjekata SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika i TollNet a.s., Prag, Češka Republika (dalje u tekstu: odabrana zajednica). Odluka o odabiru objavljena je istoga dana u EOJN RH.

Na navedenu Odluku o odabiru žalbu je 12. veljače 2024. izjavio ponuditelj zajednica gospodarskih subjekata Kapsch trafficCom AG, Beč, Austrija i Spinne Traffic d.o.o. Osijek.

Žalitelj u žalbi osporava zakonitost pregleda i ocjene odabrane ponude. Žalbenim zahtjevom traži poništenje odluke o odabiru i naknadu troškova žalbenog postupka.

U odgovoru na žalbu naručitelj osporava žalbene navode u cijelosti i predlaže odbiti žalbu kao neosnovanu.

Odabrana zajednica u očitovanju na žalbu i odgovor na žalbu osporava žalbene navode u cijelosti i predlaže odbiti žalbu kao neosnovanu.

U tijeku postupka pred Državnom komisijom izvedeni su dokazi pregledom i analizom dostavljenog dokaznog materijala koji se sastoji od Poziva na nadmetanje, dokumentacije o nabavi, Zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda s priložima, Odluke o odabiru, odabrane ponude te ostalih dokaza pribavljenih u spis žalbenog predmeta.

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

Žalba je neosnovana.

Žalitelj u žalbi osporava tehničku i stručnu sposobnost odabrane zajednice traženu točkom 4.3.1. Knjige 1 *Opći dio* dokumentacije o nabavi s obrazloženjem da za stručnjake predložene od strane člana odabrane zajednice SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika odabrana zajednica nije dokazala traženu razinu obrazovanja.

Žalitelj uvodno navodi da je Knjigom 4 *Projektni zadatak* dokumentacije o nabavi određeno da je cilj predmetnog postupka javne nabave potpuna obnova postojećeg sustava naplate cestarine u Hrvatskoj, uključujući uvođenje novog sustava elektroničke naplate cestarine na temelju rješenja slobodnog protoka s više voznih trakova (MLFF) bez zaustavljanja vozila s beskontaktnim načinima plaćanja, čija su glavna obilježja:

- DSRC tehnologija za naplatu cestarine korisnicima ENC uređaja (5,8 GHz);
- ALPR tehnologija za naplatu cestarine povremenim korisnicima za laka vozila i nadzor plaćanja cestarine svih vozila.

Žalitelj dalje objašnjava da je dokumentacijom o nabavi predviđeno da svaki od predloženih stručnjaka mora imati visoku stručnu spremu, odnosno završen preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij (minimalno četiri godine visokoškolskog obrazovanja), odnosno razina obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO) ili razina 7 prema Europskom klasifikacijskom okviru (EQF). Također navodi da su ponudom odabrane zajednice nominirani sljedeći stručnjaci za potrebe dokazivanja tehničke i stručne sposobnosti:

- Ing. Peter Polakovič, stručnjak predložen od strane člana odabrane zajednice SkyToll a. s. za poziciju Stručnjak 1 - Direktor projekta, u odnosu na kojeg je odabrana zajednica dostavila životopis, diplomu Fakulteta elektrotehnike i informatike Slovačkog tehničkog sveučilišta u Bratislavi te potvrdu o položenom državnom ispitu (dalje u tekstu: Stručnjak 1);

- Ing. Ladislav Gergely, stručnjak predložen od strane člana odabrane zajednice SkyToll a. s. za poziciju Stručnjak 2 - Tehnički direktor, u odnosu na kojeg je odabrana zajednica dostavila životopis, diplomu Fakulteta elektrotehnike i informatike Tehničkog sveučilišta Košice te potvrdu o položenom državnom ispitu (dalje u tekstu: Stručnjak 2);

- Ing. Eduard Hognl, stručnjak predložen od strane člana odabrane zajednice SkyToll a.s. za poziciju Stručnjak 3 - Voditelj implementacije, u odnosu na kojeg je odabrana zajednica dostavila životopis, diplomu Fakulteta elektrotehnike i informatike Slovačkog tehničkog sveučilišta u Bratislavi te potvrdu o položenom državnom ispitu (dalje u tekstu: Stručnjak 3);

- Ing. Pavel Čechrak, stručnjak predložen od strane člana odabrane zajednice TollNet a.s., Prag, Češka Republika za poziciju Stručnjak 4 - Voditelj projektiranja središnjeg sustava u odnosu za kojeg je odabrana zajednica dostavila životopis i diplomu Fakulteta elektrotehnike, smjer Telekomunikacije Češkog tehničkog sveučilišta u Pragu (dalje u tekstu: Stručnjak 4).

Žalitelj smatra, protivno navodima odabrane zajednice koje je iznijela u svom očitovanju od 29. kolovoza 2023. u postupku upotpunjavanja ponude, da su dokumenti koji se navode u kalkulatoru za usporedbu nacionalnih kvalifikacija i identifikacije ekvivalentne razine Europskoga kvalifikacijskog okvira, koji dokazuju postizanje odgovarajuće razine obrazovanja u Slovačkoj Republici, navedeni kumulativno, a ne alternativno. Drugim riječima, žalitelj tvrdi da odabrana zajednica, pored diploma predloženih Stručnjaka 1, Stručnjaka 2 te Stručnjaka 3 i potvrda o položenim državnim stručnim ispitima navedenih stručnjaka, nije dostavila i dopunsku ispravu o studiju (na slovačkom: Dodatak k diplomu), zbog čega smatra da odabrana zajednica nije dokazala da Stručnjak 1, Stručnjak 2 i Stručnjak 3 zadovoljavaju uvjet razine obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO).

Naručitelj u odgovoru na žalbu uvodno navodi da je iz priloženih ESPD obrasca u odabranoj ponudi utvrdio koje stručnjake koji član zajednice predlaže; da su dostavljeni životopisi za sve stručnjake; da se iz životopisa ne vidi tražena razina obrazovanja te da je od odabrane zajednice tražio upotpunjavanje. Dalje navodi da je odabrana zajednica dostavila pojašnjenje/upotpunjavanje ponude u kojem pojašnjava da su svi predloženi stručnjaci u svojim diplomama navedeni kao inženjeri sukladno točki 2. Prikaza visokog obrazovanja u Republici Slovačkoj, koji je izdala Slovačka nacionalna akreditacijska agencija za visoko obrazovanje, što potvrđuje dostavom navedenog Prikaza i izvatka Tablice Kvalifikacijskog okvira Europskog prostora visokog obrazovanja, koja Tablica odvojeno po zemljama članicama daje usporedni okvir razine obrazovanja (od razine 5 do razine 8 EQF-a). Naručitelj ističe da je iz navedene Tablice vidljivo da je razina obrazovanja 7 prema EQF-u, u Slovačkoj Republici upravo akademska titula „inžinier“ (kratica „Ing“) i da je odabrana zajednica time dokazala Europski klasifikacijski okvir razine 7.

Nadalje, naručitelj navodi da je upotrebom kalkulatora za usporedbu nacionalnih kvalifikacija i identifikacije ekvivalentne razine Europskoga kvalifikacijskog okvira razvidno da razina obrazovanja 7 prema EQF-u odgovara razini obrazovanja 7 nacionalnog kvalifikacijskog okvira Slovačke Republike (kratica „NQF“), odnosno razinama obrazovanja 7.1 i 7.2 prema HKO. U navedenom kalkulatoru, nastavlja

naručitelj, za razinu 7 EQF navedeno je da su diploma (na slovačkom: Vysokoškolski diplom), potvrda o položenom državnom ispitu (na slovačkom: Vysvedčenie o štatnej skúške) i dopunska isprava o studiju (na slovačkom: dodatok k diplomu), dokumenti koji dokazuju postizanje odgovarajuće razine obrazovanja u Slovačkoj Republici. Dalje nastavlja da je odabrana zajednica, uz diplome, dostavila i potvrde o položenom državnom ispitu za Stručnjaka 1, Stručnjaka 2 i Stručnjaka 3 te stavila napomenu da dopunsku ispravu o studiju nije u mogućnosti dostaviti s obzirom da se navedena isprava nije izdavala u trenutku kada su predloženi stručnjaci završili predmetne studije i zbog toga što su visokoškolske ustanove u Slovačkoj Republici navedenu ispravu počele izdavati tek od akademske godine 2005./2006., što je, smatra naručitelj, odabrana zajednica dokazala izvatom iz Izvještaja Slovačke Republike o upućivanju Slovačkog NQF-a na EQF iz 2017. u kojem je navedeno sljedeće: „Od akademske godine 2005./2006., VŠ izdaju dodatok diplomi. On uključuje informacije o sustavu visokog obrazovanja u Slovačkoj Republici, objavljen od strane Ministarstva obrazovanja, znanosti, istraživanja i sporta Slovačke Republike na slovačkom i engleskom jeziku.“. Naručitelj smatra da iz navedenog dokumenta jasno proizlazi da predloženi stručnjaci niti su mogli niti su trebali dostaviti dodatok diplomi, budući da se taj dokument izdaje tek od akademske godine 2005./2006.

Zaključno, naručitelj ističe da žalitelj ničim nije dokazao niti doveo u pitanje stupanj obrazovanja predloženih stručnjaka, kao ni vjerodostojnost dostavljene dokumentacije, nego štoviše, u jednom dijelu žalbe navodi da iz očitovanja odabrane zajednice i na temelju priložene dokumentacije proizlazi kako su predloženi stručnjaci navedenu akademsku titulu stekli završetkom petogodišnjeg sveučilišnog studija te da ista odgovara razini 7 prema EQF-u, pri čemu razina obrazovanja 7 prema EQF-u odgovara razini obrazovanja 7 nacionalnog kvalifikacijskog okvira Slovačke Republike, odnosno razinama obrazovanja 7.1 i 7.2. prema HKO-a.

Odabrana zajednica uvodno navodi da je dostavila ESPD obrasce oba člana zajednice te životopise predloženih stručnjaka, da je naručitelj tražio upotpunjavanje informacija iz životopisa te da je naručitelju detaljno pojasnila da predloženi stručnjaci imaju traženu razinu obrazovanja. Ističe da je u ESPD obrascu člana zajednice SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika vezano za Stručnjake 1, 2 i 3 ispred svakog imena navedena kratica „Ing“, da je u životopisima stručnjaka navedeno da su završili sveučilišni studij na visokoškolskim ustanovama Republike Slovačke i stekli diplomu inženjera te da je naručitelju dostavila izvornike diploma. Odabrana zajednica ističe da su predloženi stručnjaci navedenu akademsku titulu stekli završetkom petogodišnjeg sveučilišnog studija te da ista odgovara razini 7 prema EQF-u. Pri tome napominje da, iako su predloženi stručnjaci akademske titule stekli prije implementacije Bolonjskog procesa u Slovačkoj Republici, navedena akademska titula nije promijenjena te se i nakon implementacije Bolonjskog procesa završetkom petogodišnjeg sveučilišnog studija u navedenom polju stječe akademska titula „inžinier“ (kratica: „Ing.“).

Odabrana zajednica također izjavljuje da je u kalkulatoru na koji je uputio sam naručitelj u dokumentaciji o nabavi, za razinu 7 EQF navedeno da su diploma (na slovačkom: Vysokoškolský diplom), potvrda o položenom državnom ispitu (na slovačkom: Vysvedčenie o štatnej skúške) i/ili dopunska isprava o studiju (na slovačkom: Dodatok k diplomu) dokumenti koji dokazuju postizanje odgovarajuće razine obrazovanja u Slovačkoj Republici. Stoga je, nastavlja odabrana zajednica, radi dokazivanja tražene razine obrazovanja, naručitelju dostavila potvrde o položenom državnom ispitu za Stručnjaka 1, Stručnjaka 2 i Stručnjaka 3, uz napomenu da dopunsku ispravu o studiju nije u mogućnosti dostaviti s obzirom da se navedena

isprava nije izdavala u trenutku kada su predloženi stručnjaci završili predmetne studije, jer su visokoškolske ustanove u Slovačkoj Republici navedenu ispravu počeli izdavati tek od akademske godine 2005./2006.

Žalitelj u naknadnom očitovanju u bitnom navodi da dopunska isprava o studiju (dodatak diplomu) ne predstavlja opcionalni dokument, jer je to jedan od tri kumulativno potrebna dokumenta za dokazivanje odgovarajuće razine obrazovanja u Republici Slovačkoj.

Ispitujući osnovanost žalbenog navoda izvršen je uvid u dokazni materijal kojim je utvrđeno sljedeće.

Prema točki 2.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi predmet nabave je novi sustav naplate i nabava rezervne opreme za novi sustav naplate, a opis predmeta nabave nalazi se u Knjizi 1, Knjizi 2, Knjizi 3 i Knjizi 4.

Prema točki 2.1. Knjige 4 Projektni zadatak (dalje u tekstu: Projektni zadatak) cilj ovog projekta je potpuna obnova postojećeg sustava naplate cestarine u Hrvatskoj, uključujući uvođenje novog sustava elektroničke naplate cestarine na temelju rješenja slobodnog protoka s više voznih trakova (MLFF) bez zaustavljanja vozila s beskontaktnim načinima plaćanja.

Uvjeti tehničke i stručne sposobnosti gospodarskog subjekta za izvršenje radova koji su predmet nabave propisani su točkom 4.3. *Tehnička i stručna sposobnost* Knjige 1.

Točkom 4.3.2. *Podaci o angažiranim tehničkim stručnjacima* Knjige 1 naručitelj je propisao da za potrebe utvrđivanja sposobnosti iz te točke gospodarski subjekt kao preliminarni dokaz u ponudi dostavlja: ispunjeni ESPD - Dio IV. Kriteriji za odabir gospodarskog subjekta, Odjeljak C: Tehnička i stručna sposobnost: točka 2) te da gospodarski subjekt mora dokazati da će u svrhu izvršenja ugovora koji je predmet ove nabave, angažirati minimalno sljedeće tehničke stručnjake:

- Stručnjak 1 - Direktor projekta (1 izvršitelj); Stručnjak 1 će biti zadužen za cjelokupno upravljanje projektom i komunikaciju s direktorom projekta na strani naručitelja Stručnjak 1 - Direktor projekta, koji stručnjak mora imati:

- visoku stručnu spremu, odnosno završen preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij (minimalno četiri godine visokoškolskog obrazovanja), odnosno razina obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO¹) ili Razina 7. prema Europskom klasifikacijskom okviru (EQF²),

- iskustvo na minimalno jednom projektu implementacije sustava naplate u svojstvu direktora projekta i/ili voditelja projekta i/ili osobe odgovorne za vođenje projekta;

- Stručnjak 2 - Tehnički direktor (1 izvršitelj); Stručnjak će biti zadužen za upravljanje zadacima koji se odnose na tehnologiju sustava naplate cestarine, uključujući razvoj i ugradnju hardvera i softvera te komunikaciju sa stručnjacima zaduženima za tehnologiju na strani naručitelja kao i osobama odgovornima za tehnološki nadzor na strani pomoćnih izvođača; Stručnjak 2 - Tehnički direktor mora imati:

- visoku stručnu spremu, odnosno završen preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij (minimalno četiri godine visokoškolskog obrazovanja), odnosno razina obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO¹) ili Razina 7. prema Europskom klasifikacijskom okviru (EQF²),

- iskustvo na minimalno jednom projektu razvoja i/ili uspostave sustava naplate;

- Stručnjak 3 - Voditelj implementacije (1 izvršitelj); Stručnjak će biti zadužen za upravljanje aktivnostima implementaciju naplatnih točaka, uključujući građevinske radove, ugradnju, puštanje u pogon, ispitivanje i konačnu primopredaju naplatne točke između ugovaratelja i naručitelja; Stručnjak 3 - Voditelj implementacije mora imati:

- visoku stručnu spremu, odnosno završen preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij (minimalno četiri godine visokoškolskog obrazovanja), odnosno razina obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO¹) ili Razina 7. prema Europskom klasifikacijskom okviru (EQF²),

- iskustvo na minimalno jednom projektu uspostave sustava naplate u ulozi osobe odgovorne za implementaciju sustava naplate;

- Stručnjak 4 - Voditelj projektiranja središnjeg sustava (1 izvršitelj); Stručnjak će biti odgovoran za projektiranje središnjeg sustava od projektiranja sustava do razvoja softvera i za definiranje sučelja Stručnjak 4 - Voditelj projektiranja središnjeg sustava mora imati:

- visoku stručnu spremu, odnosno završen preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili specijalistički diplomski stručni studij (minimalno četiri godine visokoškolskog obrazovanja), odnosno razina obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO¹) ili Razina 7 prema Europskom klasifikacijskom okviru (EQF²).

- iskustvo u minimalno jednom projektu projektiranja i razvoju središnjeg sustava. Jedna osoba ne može obavljati više od jedne navedene funkcije.

Pri tome je naručitelj putem fusnota uputio na primjenu Zakona o hrvatskom kvalifikacijskom okviru (u fusnoti označenom oznakom ¹ naveo je poveznicu na mrežnu stranicu <https://www.zakon.hr/z/566/Zakon-o-Hrvatskom-kvalifikacijskom-okviru>) i Europskog kvalifikacijskog okvira (u fusnoti označenom oznakom ² naveo je poveznicu na mrežnu stranicu <https://europa.eu/europass/hr/european-qualifications-framework-eqf>).

Nadalje je u istoj točki dokumentacije o nabavi naručitelj propisao da se sposobnost iz točke 4.3.2. dokazuje sljedećim popratnim dokumentima:

- popisom tehničkih stručnjaka
- diplomom, uvjerenjem ili drugim jednakovrijednim dokumentom iz kojeg je vidljiva tražena razina obrazovanja odnosno stručnog zvanja stručnjaka
- životopisom i/ili potvrdom naručitelja (osobna referenca) iz kojeg je vidljivo traženo iskustvo.

Uvidom u odabranu ponudu utvrđeno je da je žalitelj točno u žalbi naveo koje je stručnjake odabrana zajednica predložila za koje pozicije na predmetnom projektu te da je za sve stručnjake priložila životopise.

Uvidom u EOJN RH utvrđeno je da je naručitelj 25. kolovoza 2023., na temelju članka 293. ZJN 2016, od odabrane zajednice tražio upotpunjavanje informacija i dokumenata iz kojih će biti vidljivo da predloženi stručnjaci imaju razinu obrazovanja 7.1 prema Hrvatskom klasifikacijskom okviru (HKO¹) ili Razina 7 prema Europskom klasifikacijskom okviru (EQF).

Utvrđeno je nadalje da je odabrana zajednica 29. kolovoza 2023. naručitelju dostavila upotpunjavanje/pojašnjenje vezano za Stručnjaka 1, Stručnjaka 2 i Stručnjaka 3 u kojemu navodi da se iz dostavljenog ESPD obrasca člana zajednice SkyToll, a. s. Bratislava, Slovačka Republika, ispred imena svih predloženih stručnjaka navodi kratica „Ing.“, što je dodatno upotpunjeno životopisima svih stručnjaka dostavljenim u ponudi, gdje je u rubrici „Obrazovanje“ istaknuto da su stručnjaci završetkom sveučilišnih studija na visokoškolskim ustanovama u Slovačkoj Republici stekli diplomu inženjera (na slovačkom jeziku „inžinier“, kratica: „Ing.“) te prilaže

izvornike diploma i potvrde o položenom državnom ispitu. Odabrana zajednica dalje pojašnjava da su predloženi stručnjaci navedenu akademsku titulu stekli završetkom petogodišnjeg sveučilišnog studija i da ista odgovara razini 7 prema EQF-u te da, iako su predloženi stručnjaci akademske titule stekli prije implementacije Bolonjskog procesa u Slovačkoj Republici, navedena akademska titula nije promijenjena te se i nakon implementacije Bolonjskog procesa završetkom petogodišnjeg sveučilišnog studija u navedenom polju stječe akademska titula „inžinier“, kratica: „Ing“. Odabrana zajednica u pojašnjenju/upotpunjavanju dalje ističe da navedeno potkrjepljuje dostavom Prikaza visokog obrazovanja u Republici Slovačkoj, izdanog od strane Slovačke nacionalne akreditacijske agencije za visoko obrazovanje i Tablice Kvalifikacijskog okvira Europskog prostora visokog obrazovanja (prilaže poveznice na mrežne stranice Slovačke akreditacijske agencije te ispis mrežne stranice, kao i Tablicu kvalifikacija). U nastavku odabrana zajednica navodi da upotrebnom kalkulatora za usporedbu nacionalnih kvalifikacija i identifikacije ekvivalentne razine Europskog kvalifikacijskog okvira, koji se nalazi na mrežnoj stranici na koju je uputio naručitelj, proizlazi da je razina obrazovanja 7 prema EQF-u odgovara razini obrazovanja 7 nacionalnog kvalifikacijskog okvira Slovačke Republike (NQF), odnosno razinama obrazovanja 7.1 i 7.2 prema HKO. Odabrana zajednica ističe da se prema navedenom kalkulatoru razina 7 EQF dokazuje diplomom (na slovačkom: Vysokoškolský diplom), potvrdom o položenom državnom ispitu (na slovačkom: Vysvedčenie o štátnej skúške) i/ili dopunskom ispravom o studiju (na slovačkom: Dodatok k diplomu). Na kraju podsjeća da je dostavila diplome i potvrde o položenom državnom ispitu za Stručnjake 1, 2 i 3 te napominje da dopunsku ispravu o studiju nije u mogućnosti dostaviti s obzirom da se navedena isprava nije izdavala u trenutku kada su predloženi stručnjaci završili predmetne studije, jer su visokoškolske ustanove u Slovačkoj Republici navedenu ispravu počeli izdavati akademske godine 2005./2006. (prilaže izvadak iz Izvještaja Slovačke Republike o upućivanju slovačkog NQF-a na EQF iz 2017.).

Uvidom u dokaze priložene pojašnjenju, točnije kalkulator za usporedbu nacionalnih kvalifikacija i identifikacije ekvivalentne razine Europskog kvalifikacijskog okvira na koji je uputio naručitelj u točki 4.3.2. Knjige 1 dokumentacije o nabavi, razvidno je da su dokazi (diploma, potvrda o položenom državnom ispitu i dodatak diplomu) traženi kumulativno, budući da je između svakog dokaza oznaka plusa (+). Nadalje, uvidom u prikaz slovačkog visokog obrazovanja, izdan od Slovačke akreditacijske agencije za visoko obrazovanje, i dokument „EHEA tablica kvalifikacija“ koje je odabrana zajednica priložila uz svoje pojašnjenje/upotpunjavanje, razvidno je da visokoškolske institucije u Slovačkoj Republici dodjeljuju akademske stupnjeve 1. razine, zatim 2. razine i 3. razine, s time da 2. razinu (NQF/EQF Razina: 7) između ostalih, čine: - Magistar „magister“ (Mgr.), u području umjetnosti (Mgr. art.); - Inženjer „inžinier“ (Ing. u tehničkim, poljoprivrednim i ekonomskim područjima; u području arhitekture i urbanizma (Ing. arch.); - Doktor opće medicine (MUDr.); - Doktor stomatologije (MDDr.); - Doktor veterinarske medicine (MVDr.). Nadalje, uvidom u dokument „Referencija izvještaja o slovačkom okviru kvalifikacija u odnosu na Europski okvir kvalifikacija 2017.“, izdavača Ministarstvo obrazovanja, znanosti, istraživanja i sporta Slovačke Republike, koji je odabrana zajednica također priložila uz svoje pojašnjenje/upotpunjavanje, razvidno je da visokoškolske ustanove u Slovačkoj Republici dodatak diplomu izdaju od akademske godine 2005./2006.

Uvidom u diplome i potvrde o položenom državnom ispitu utvrđeno je kako slijedi: da je predloženi stručnjak Ing. Peter Polaković završio inženjerski studij polaganjem državnog ispita u struci studija elektronika, da mu se priznaje akademska titula „inženjer“ (kratica „Ing.“), da diploma nosi datum 14. siječnja 2004. kao i potvrda

o položenom ispitu koja potvrđuje da je položio državni ispit iz predmeta elektronika s vrlo dobrim uspjehom; zatim da je predloženi stručnjak Ladislav Gergely završio visoko obrazovanje polaganjem državnog ispita u struci Tehnika upravljanja i automatizacija, da mu se priznaje akademska titula „inženjer“ (kratica „Ing.“), da diploma nosi datum 29. svibnja 2002., kao i potvrda o položenom državnom ispitu koja potvrđuje da je državni ispiti položio s odličnim uspjehom; te da je stručnjak Eduard Hognl završio inženjerski studij polaganjem državnog ispita u struci studija Automatizacija, da mu se priznaje akademska titula „inženjer“ (kratica „Ing.“), da diploma nosi datum 9. lipnja 1999., kao i potvrda o položenom državnom ispitu koja potvrđuje da je položio državni ispit iz predmeta Automatizacija s odličnim uspjehom.

Za ocjenu žalbenog navoda mjerodavno pravo čine odredbe članka 280. stavka 1. i 4., članka 290. stavka 1., članka 293., članka 301. stavka 1. i 2., članka 399. stavka 3. te članka 403. ZJN 2016, kao i članka 19. stavka 1. Pravilnika o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (Narodne novine, broj 65/17 i 75/20; dalje u tekstu: Pravilnik).

Primjenom mjerodavnog prava na utvrđeno činjenično stanje, koje je među strankama nesporno, utvrđeno je sljedeće.

U pravu je žalitelj kada tvrdi da je u kalkulatoru za usporedbu nacionalnih kvalifikacija i identifikacije ekvivalentne razine Europskoga kvalifikacijskog okvira, na koji je naručitelj uputio u točki 4.3.2. Knjige 1 dokumentacije o nabavi, vidljivo da je za razinu 7 EQF navedeno da su diploma, potvrda o položenom državnom ispitu i dopunska isprava o studiju dokumenti koji dokazuju postizanje odgovarajuće razine u Slovačkoj Republici, što je Državna komisija utvrdila izravnim uvidom u predmetni kalkulator.

Među strankama je sporno je li odabrana zajednica dokazala traženu razinu obrazovanja stručnjaka koje je predložila, a s obzirom na nespornu činjenicu da za predložene stručnjake nije dostavila dodatak diplomi.

Iz spisa je razvidno da je odabrana zajednica, u sklopu upotpunjavanja/pojašnjavanja ponude po zahtjevu naručitelja, dostavila dokument „Referencija izvještaja o slovačkom okviru kvalifikacija u odnosu na europski okvir kvalifikacija“ iz 2017., izdan od Ministarstva obrazovanja, znanosti, istraživanja i sporta Slovačke Republike u kojemu se navodi da visokoškolske ustanove dodatak diplomi, koji uključuje informacije o sustavu visokog obrazovanja u Slovačkoj Republici, izdaju od akademske godine 2005./2006. Budući da je nesporno da je odabrana zajednica naručitelju dostavila diplome i potvrde o položenom državnom ispitu iz kojih dokumenata je razvidno da su predloženi stručnjaci diplomirali i položili državne ispite prije akademske godine 2005./2006., Državna komisija cijeni neosnovanim žalbeni navod da odabrana zajednica nije dokazala propisanu razinu obrazovanja predloženih stručnjaka, kako to nalaže točka 4.3.2. Knjige 1 dokumentacije o nabavi.

Žalitelj nadalje osporava broj bodova koje je odabrana ponuda ostvarila na ime iskustva predloženih stručnjaka. Navodi da je točkom 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi, između ostalog, propisano:

- gospodarski subjekt može ostvariti maksimalno 2 boda, ukoliko Stručnjak 1 dokaže da je u svojstvu direktora projekta i/ili voditelja projekta i/ili osobe odgovorne za vođenje projekta izveo najmanje 10 naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF);

- gospodarski subjekt može ostvariti maksimalno 2 boda ukoliko Stručnjak 2 dokaže da je u svojstvu tehničkog direktora projekta i/ili voditelja projekta i/ili osobe odgovorne za vođenje projekta sudjelovao u razvoju i/ili uspostavi 10 naplatnih točaka

u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF);

- gospodarski subjekt može ostvariti maksimalno 4 boda ukoliko Stručnjak 3 dokaže da je u svojstvu voditelja implementacije projekta i/ili voditelj projekta i/ili osoba odgovorna za vođenje projekta sudjelovao u ulozi osobe odgovorne za implementaciju najmanje 10 naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF);

- gospodarski subjekt može ostvariti maksimalno 4 boda ukoliko Stručnjak 4 dokaže da je izradio najmanje 100.000,00 platnih transakcija i 200.000,00 slika dnevno u razvoju i/ili uspostavi središnjeg sustava za naplatu cestarina s primjenom MLFF rješenja.

Dakle, zaključuje žalitelj, naručitelj je predvidio bodovanje iskustva stručnjaka isključivo prema broju naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF).

Žalitelj dalje navodi da je prema Zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda, naručitelj odabranoj zajednici dodijelio maksimalan broj bodova (sveukupno 12) na ime sudjelovanja Stručnjaka 1 i Stručnjaka 2 u sljedećim projektima:

1. elektronički sustav naplate cestarine SEM (Češka);

2. implementacija proširenog elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici;

kao i na ime sudjelovanja Stručnjaka 3 i Stručnjaka 4 u sljedećim projektima (uz sudjelovanje u projektima iz prethodne točke):

3. tehnološka obnova i inovacija komponenti elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici.

Međutim, ističe žalitelj, projekti koje je naručitelj uzeo u obzir prilikom dodjele bodova odabranoj zajednici (specificirani pod točkama 1., 2. i 3. - sustavi u Slovačkoj i Češkoj Republici) temelje se na satelitskoj tehnologiji (GNSS), koja podrazumijeva naplatu cestarine na temelju stvarno prijedene udaljenosti snimljene uz pomoć elektroničkog uređaja u vozilu koji bilježi sve potrebne podatke za naplatu cestarine praćenjem satelitskog signala (npr. GPS).

Žalitelj dalje navodi da žalbi prilaže Izviješće stručnjaka (dalje u tekstu: mišljenje vještaka) u kojemu se navodi da se u takvim sustavima putem GNSS uređaja ugrađenih u vozilo neprestano generiraju informacije o vozilu dok se ono kreće, nakon čega se tako prikupljene geoinformacije putem infrastrukture mobilne mreže (mobilna telefonija) prenose u centralni IT sustav koji dobivene geopodatke uspoređuje sa kartom mreže prometnica za koju se naplaćuje cestarina te obračunava cestarinu (sam obračun provodi se u centralnom IT sustavu, putem posebnih računa koji se otvaraju za korisnike, uz koje se vežu određena sredstva plaćanja). Stoga, nastavlja žalitelj, sustav naplate cestarine temeljen na GNSS tehnologiji uopće nema naplatnih stanica. Stanice pored ceste u jednom takvom sistemu služe isključivo kao kontrolne točke, a ne za naplatu ili obračun naplate cestarine, budući da se proces naplate u tim sustavima oslanja na proces uspoređivanja karata. Zaključno ističe da se u mišljenju vještaka navodi kako su rješenja takvih kontrolnih točaka u GNSS sustavu manje tehnički zahtjevnija budući da ne postoji potreba kontrole svih, već isključivo onih vozača koji izbjegavaju plaćanje cestarine, za razliku od sustava naplate cestarine koji se temelje na DSRC tehnologiji koji podrazumijevaju detekciju te korektnu identifikaciju svih vozača koji koriste pojedinu naplatnu cestu te su stoga takvi sustavi značajno zahtjevniji. Za razliku od takvog GNSS sustava koji se stoga temelji na mobilnoj infrastrukturi, sustav naplate cestarine temeljen na DSRC tehnologiji koji je predmet nabave u ovom postupku javne nabave, koristi infrastrukturu mikrovalne veze odnosno frekvenciju od 5.8 GHz, što podrazumijeva da se uređaj postavljen na vozilu detektira

na svakom DSRC uređaju uz cestu gdje se nalazi naplatna točka te se prilikom svakog takvog detektiranja na naplatnoj točki obračunava i naplaćuje odgovarajući iznos cestarine. Posljedično, sveukupni iznos cestarine naplaćen za korištenje određene ceste, odgovara zbroju iznosa cestarine naplaćenih na svakoj naplatnoj točki, prilikom svakog detektiranja vozila putem DSRC uređaja na tim naplatnim točkama. Stoga, nastavlja žalitelj, činjenica da pojedini gospodarski subjekt ima iskustva u implementaciji sustava naplate cestarine koji se temelji na GNSS tehnologiji koja podrazumijeva postojanje isključivo kontrolnih točaka, ne podrazumijeva da istovremeno taj gospodarski subjekt ima na raspolaganju stručnjake koji imaju iskustva i sposobnost implementirati tehnički značajno zahtjevniji sustav naplate cestarine koji se temelji na DSRC tehnologiji.

Žalitelj dalje ukazuje da navedeno proizlazi iz zahtjeva samog naručitelja, budući da je u točki 4.3.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi kao dokaz tehničke i stručne sposobnosti gospodarskog subjekta naveo da prihvaća sudjelovanje ponuditelja u uspostavi sustava naplate cestarina sa 10 točaka naplate ili 10 kontrolnih točaka ili 10 ovršnih točaka ili 10 nadzornih točaka, dok u dijelu koji se odnosi na kvalitativnu ocjenu ponuda u točki 6.6. Knjige 1 relevantnim smatra sudjelovanje stručnjaka isključivo u projektima uspostave sustava naplate cestarina s naplatnim točkama. Pored toga, ističe da naručitelj u Projektom zadatku dokumentacije o nabavi razlikuje pojam „naplatne točke“ i „kontrolne točke“ kao dva bitno različita sustava, pri čemu su isključivo naplatne točke propisane relevantnim za bodovanje ponuda.

Žalitelj dalje navodi da ranije istaknutu argumentaciju temelji na tumačenju neovisnog stručnjaka (vještaka), za razliku od naručitelja koji je relevantne okolnosti utemeljio isključivo na izjavama odnosno potvrdama određenih osoba koje je odabrana zajednica odredila kao kontakt osobe ugovornih strana projekata na kojima je određeni član odabrane zajednice sudjelovao. Pri tome, nastavlja žalitelj, naručitelj uopće nije uzeo u obzir mogućnost da navedene kontakt osobe nominirane od strane odabrane zajednice nisu ovlaštene izdati takve potvrde, odnosno da ne razumiju zahtjev koji im je naručitelj dostavio ili ne raspoložu dovoljnim tehničkim znanjem nužnim za razumijevanje različitih sustava naplate cestarina, kao i to da su ti poslovni subjektu u dugotrajnim poslovnim odnosima sa članovima odabrane zajednice zbog čega smatra da bi objektivnost kontakt osoba potencijalno mogla biti sporna.

S druge strane, nastavlja dalje žalitelj, navode iz mišljenja vještaka potvrđuju javno dostupni podaci, koje podatke su na svojim mrežnim stranicama objavili i sami članovi odabrane zajednice, a u kojima se izrijeком potvrđuje da je SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika sudjelovao u implementaciji sustava naplate cestarine u Slovačkoj i Češkoj, temeljenog na GNSS tehnologiji (kod koje naplatne točke ne postoje), a što su jedini projekti koje je naručitelj uzeo u obzir kod dodjele bodova odabranoj zajednici. Žalitelj stoga predlaže da se u okviru žalbenog postupka dodatno angažira ovlaštenu vještaka odgovarajuće struke, koji bi na temelju službenih podataka od nadležnih tijela u Slovačkoj i Češkoj Republici utvrdio jesu li u konkretnom postupku Stručnjaci 1, 2 i 3 sudjelovali u projektima implementacije najmanje 10 naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više vozničkih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), odnosno postoje li uopće u sustavima naplate cestarina u Slovačkoj i Češkoj Republici naplatne točke.

Žalitelj je žalbi priložio mišljenje vještaka Michaela Bibartscha, mag. in. el., inženjera elektrotehnike i komunikacija na temu „Elektronička naplata cestarine - osnovne tehnologije i terminologija“ od 11. veljače 2024., zatim ispis mrežnih stranica slovačkog i češkog društva za autoceste te ispis kataloga člana odabrane zajednice SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika na temu „Elektronički sustav i naplata cestarine na nacionalnoj razini“.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da je u svrhu provjere dokumentacije, podataka i informacija dostavljenih u životopisima predloženih stručnjaka odabrane zajednice 18. listopada 2023., sukladno članku 264. stavku 4. ZJN 2016, slovačkom društvu za autoceste, koje je u životopisu za pojedine ugovore navedeno kao druga ugovorna strana, poslao Zahtjev za provjerom istinitosti podataka, u kojem je tražio potvrdu istinitosti dostavljenih podataka za ing. Petera Polakoviča, ing. Ladislava Gergelya, ing. Eduarda Hogla i ing. Pavela Čechraka. Za sve predmetne ugovore sklopljene sa slovačkim društvom za autoceste, kao osoba određena za kontakt, odnosno provjeru informacija dostavljenih u životopisu naznačen je ing. Jan Volenik, voditelj odjela za naplatu. U nastavku naručitelj navodi da je od navedene kontakt osobe zatražio potvrdu o istinitosti traženih podataka te citira odgovor Jana Volenika kojim ovaj potvrđuje činjenice navedene u dopisu naručitelja, a u koji dopis su preneseni podaci iz životopisa stručnjaka te „ujedno potvrđuje da su društva Tempest a.s. Bratislava Slovačka Republika i TollNet a.s. Prag, Češka Republika, službeni podizvođači društva SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika, a s kojim Državno društvo za autoceste ima ugovorni odnos na temelju Ugovora o pružanju usluge naplate i evidentiranja plaćanja vinjeta za korištenje određenih dionica ceste i Ugovora o pružanju cjelovite usluge elektroničke naplate cestarine“.

Naručitelj u nastavku opisuje da se 18. listopada 2023. na temelju odredbe članka 264. stavka 4. ZJN 2016, obratio češkom društvu za autoceste, koje je u životopisu za pojedine ugovore navedeno kao druga ugovorna strana i zatražio potvrdu istinitosti podataka dostavljenih u životopisu za ing. Petera Polakoviča, ing. Ladislava Gergelya, ing. Eduarda Hogla i ing. Pavela Čechrdka. Ukazuje da je kao kontakt osoba navedena Hana Hellova i da je od navedene kontakt osobe zatražio potvrdu o istinitosti traženih podataka. U nastavku citira odgovor Hane Hellove u kojemu ista navodi da su podaci koje su društva SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika i TollNet a.s., Prag, Češka Republika dostavljeni za potrebe nadmetanja „u cijelosti utemeljeni na istini, uključujući i reference pojedinih voditelja odgovornih za vođenje projekta te da službeno potvrđuje relevantnost navedenih činjenica“.

Naručitelj u odgovoru na žalbu dalje navodi da svaki gospodarski subjekt u ponudi dostavlja životopise stručnjaka u kojima su naznačene kontakt osobe za provjeru dostavljenih informacija te smatra da nema sumnje da bi bilo koje društvo kao kontakt osobu ovlastilo svog djelatnika koji nije u mogućnosti dati relevantne informacije ili takve informacije nisu u njegovoj nadležnosti. U protivnom, ukoliko bi postojala sumnja u ovlasti kontakt osobe, smatra logičnim da ni jedan naručitelj ne bi mogao postupiti sukladno članku 264. stavku 4. ZJN 2016, odnosno ne bi bio u mogućnosti dostavljene podatke provjeriti kod izdavatelja dokumenata, zbog čega ovaj navod smatra deplasiranim.

U nastavku naručitelj navodi da je odabrana zajednica u ponudi dostavila popis projekata kojima dokazuje stručno iskustvo predloženih Stručnjaka 1, 2, 3 i 4 propisano točkom 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi:

1. Elektronički sustav naplate cestarine SEM (Češka Republika),
2. Implementacija proširenog elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici,
3. Tehnološka obnova i inovacija komponenti elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici,
4. Elektronički sustav naplate cestarine (Slovačka).

Dalje navodi da prva tri stručnjaka (Stručnjak 1 - Direktor projekta, Stručnjak 2 - Tehnički direktor i Stručnjak 3 - Voditelj implementacije) imaju dvije zajedničke reference u životopisu koje zadovoljavaju zahtjeve postavljene u dokumentaciji o

nabavi (najmanje jedan projekt izvedbe sustava MLFF s barem 10 naplatnih točaka). Reference su, nastavlja dalje, opisane sljedećim tekstovima, koji tekst je zajednički za sva tri stručnjaka:

1. Implementacija proširenog elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici - sadržaj opisa iz životopisa:

SkyToll a.s. je osmislio, izgradio, financirao i u siječnju 2014. pustio u rad prošireni elektronički sustav naplate cestarine u Slovačkoj Republici, u okviru kojeg su komponente za određivanje visine i naplatu cestarine, komponente koje omogućuju kontrolu ispravnog funkcioniranja. Isporučena je on-board jedinica (OBU), kontrola poštivanja obveze naplate cestarine i kontrola plaćanja cestarine, na proširenoj cestovnoj mreži Slovačke Republike koju čine definirani dijelovi autocesta, brzih cesta, cesta I. i II. razreda, cesta II. reda i cesta III. reda, čime je izvorna mreža cesta s naplatom cestarine proširena s izvorne ukupne duljine od 2.422 kilometra na ukupnu duljinu od 17.611 kilometara. Prošireni sustav naplate cestarine implementiran je u vezi s promjenom zakonodavstva Slovačke Republike u području naplate cestarine. Projektom je uspostavljen sustav naplate cestarine u slobodnom protoku s više voznih trakova (Multi Lane Free Flow - MLFF) i najmanje 10 naplatnih točaka. Broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

2. Elektronički sustav naplate cestarine SEM (Češka Republika) opis iz životopisa: SkyToll a.s. zajedno s CzechToll s.r.o., je na temelju Ugovora o isporuci i pružanju sveobuhvatnih usluga elektroničkog sustava naplate cestarine, sklopljenog 20. rujna 2018. s Ministarstvom prometa Češke Republike i dostavljenog Ravnateljstvu za ceste i autoceste Češke Republike 16. listopada 2018. projektirala, izgradila i 1. prosinca 2019. pustila u rad novi elektronički sustav naplate cestarine u Češkoj Republici koji se temelji na najsuvremenijoj satelitskoj tehnologiji. SkyToll a.s. je osigurao upravljanje projektom, uključujući dokumentaciju i povezane konzultantske usluge. Projektom je uspostavljen sustav naplate cestarine u slobodnom protoku s više voznih trakova (Multi Lane Free Flow - MLFF) i najmanje 10 naplatnih točaka. Broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30.

Naručitelj dalje izjavljuje da je na mrežnoj stranici naručitelja usluge opisan rad sustava za naplatu cestarine u Slovačkoj Republici koji se temelji na sljedećim tehnologijama:

- Satelitska GPS tehnologija za određivanje položaja (osiguranje prikupljanja podataka o korištenju određenih dionica ceste)
- GSM/GPRS tehnologija za komunikaciju pomoću mobilnih mreža (za prijenos podataka između OBU-a i drugih IS-a unutar elektroničkog sustava naplate cestarine);
- Mikrovalna DSRC tehnologija za kratkodometnu komunikaciju (za provjeru obveznika u postupku kontrole naplate).

Naručitelj u nastavku izjavljuje da je svjestan i da je nesporno da se u ovako opisanoj referenci sustava naplate koristi tehnologija naplate cestarine temeljena na GNSS sustavima uz prijenos podataka putem mobilnih mreža, no da se u istom opisu, u trećoj točki, navodi primjena tehnologije DSRC (kratkodometne komunikacije) koja služi kao komunikacijski sustav za razmjenu podataka između uređaja u vozilu (on-board unit tzv. OBU, dalje u tekstu: OBU) i opreme smještene na portalu na prometnici, pri čemu je riječ o podacima nužnim za izvođenje postupka naplate cestarine. Naručitelj ističe kako je, uzimajući u obzir ovaj javno dostupan opis rada sustava naplate, ocijenio da je korištenje DSRC tehnologije (primopredajnika smještenima na portalima duž autoceste) u postupku naplate u ovako opisanom slovačkom sustavu naplate cestarine jednakovrijedna referenca onome što je propisano u dokumentaciji o nabavi za iskustvo stručnjaka relevantno za bodovanje. Naime, pojašnjava svoj stav naručitelj, na portalima instaliranim u navedenim projektima instalirana je cjelokupna

oprema potrebna za detekciju vozila (kamere, klasifikatori, antene, ...) koja bilježi prolazak svakog vozila koristeći, između ostalog, i DSRC tehnologiju pri čemu se prikupljaju podaci nužni za naplatu cestarine. Podaci očitani iz uređaja u vozilu moraju se u stvarnom vremenu razmjenjivati prilikom prolaska vozila ispod portala kako bi se uspješno provodila naplata cestarine te se može zaključiti, smatra naručitelj, da bez komunikacije naplatnih portala s uređajem u vozilu naplata cestarine ne bi bila cjelovita niti moguća pa je stoga, dakle, takva komunikacija istovjetna traženome u dokumentaciji o nabavi.

Osim toga, naručitelj navodi da i prema njegovim spoznajama, tehnologija DSRC ne služi kontroli ili nadzoru, već isključivo razmjeni podataka u postupku naplate cestarine između vozila i opreme za DSRC komunikaciju koja je smještena na portalu. Podsjeća da je iz javno dostupnih podataka (navodi poveznicu na mrežne stranice slovačkog i češkog društva za autoceste) razvidno da njihovi sustavi koriste DSRC tehnologiju koja podrazumijeva detekciju i korektnu identifikaciju svih vozača koji koriste pojedinu naplatnu cestu. Dakle, zaključuje, naplatni portali DSRC tehnologijom komuniciraju sa svakim vozilom koje prolazi kroz portal, a ne samo s vozilima koja izbjegavaju plaćanje cestarine (izuzetak su prekršitelji koji nemaju ugrađen OBU uređaj u vozilu, koja vozila se kontroliraju i bilježe ALPR sustavom).

Naručitelj dalje navodi da je žalitelj u žalbi dostavio opis tehničkog rješenja sistema naplate cestarine u Češkoj Republici kojim je, navodi naručitelj, dokazano da sustav na portalima koristi DSRC tehnologiju koja služi za prikupljanje svih relevantnih podataka potrebnih za naplatu cestarine. Dakle, zaključuje naručitelj, na portalima u slovačkom i češkom sustavu naplate cestarine instalirana je cjelokupna oprema potrebna za detekciju vozila koja bilježi prolazak svakog vozila koristeći, između ostalog, i DSRC tehnologiju pri čemu se prikupljaju podaci nužni za naplatu cestarine. Podaci očitani iz uređaja u vozilu moraju se u stvarnom vremenu razmjenjivati prilikom prolaska vozila ispod portala kako bi se uspješno provodila naplata cestarine te se može zaključiti, tvrdi naručitelj, da bez komunikacije između naplatnih portala i uređaja u vozilu naplata cestarine ne bi bila cjelovita ni moguća.

U nastavku naručitelj navodi da je žalitelj dostavio katalog izdan od društva SkyTall a.s., Bratislava, Slovačka Republika pod nazivom „Elektronički nadzor i naplata cestarine na nacionalnoj razini“, gdje se pod naslovom „Središnji sustav“ navodi da domena medijacije služi za međudjelovanje s podsustavima zaduženim za prikupljanje podataka o korištenju autocesta, a da je jedan od podsustava *Proxy podsustav naplatnih portala mikrovalnih sustava (DSRC)*. Slijedom svega navedenog naručitelj ističe da zadržava stav da su dodijeljena 2, odnosno 4 boda Stručnjacima odabrane zajednice ispravno dodijeljena na temelju referenci navedenih u životopisima stručnjaka i javno dostupnog opisa rada sustava naplate cestarine, koji stav je potvrđen kao ispravan i mišljenjem vještaka priloženim uz žalbu.

Na kraju ponavlja da se u dokumentaciji koju je priložio žalitelj te tehničkim opisima sustava u Slovačkoj i Češkoj Republici navodi da sustavi koriste tri tehnologije: GNSS tehnologiju, ANPR tehnologiju i DSRC tehnologiju te da se zapravo koristi kombinacija tehnologija, a iz mišljenja vještaka se može zaključiti da DSRC oprema, postavljena između ulaza i izlaza na autocestu s naplatom, omogućava obračun cestarine na način da se ista „skida“ s računa povezanog s uređajem u vozilu ili s određenog udaljenog računara te da se svaku takvu DSRC stanicu postavljenu uz cestu s naplatom naziva „naplatnom točkom“.

Odabrana zajednica uvodno citira dio mišljenja vještaka kojeg je žalitelj priložio uz žalbu: „U okviru nadmetanja za hrvatski ETC sustav, nominirani stručnjaci ponuditelja moraju imati stručnost u dizajnu, implementaciji i operaciji „točaka naplate

cestarina“. Na temelju osnova sustava naplate navedenih u mišljenju, GNSS sustavi naplate cestarina kao oni u Češkoj i Slovačkoj (i svim drugim europskim zemljama koje primjenjuju GNSS tehnologiju za naplatu cestarine korisnicima cesta) ne pružaju takve točke naplate. Stoga stručnjaci koje nominiraju ponuditelji koji koriste GNSS nacionalne sheme naplate cestarina Češke i Slovačke (ili bilo koje druge europske zemlje) kao referencu, ne mogu imati takvu kvalifikaciju“. Odabrana zajednica prethodno navedeno mišljenje stručnjaka smatra neutemeljenim, jer ne uzima u obzir činjenice navedene u dokumentaciji o nabavi i objašnjenjima naručitelja, kao ni detaljno znanje o tehnologiji koja se koristi u slovačkom i češkom elektroničkom sustavu naplate cestarine.

Naglašava da odabrana zajednica ima stvarno iskustvo sa svim sljedećim tehnologijama:

- a) tehnologija satelitskog pozicioniranja;
- b) GSM/GPRS tehnologija za mobilnu komunikaciju i
- c) mikrovalna tehnologija za komunikaciju kratkog dometa,

te da su sve gore navedene tehnologije implementirane u referentnim projektima sustava naplate u Slovačkoj i Češkoj Republici (navodi poveznice na mrežne stranice slovačkog i češkog društva za autoceste).

Dalje naručitelj smatra bitnim istaknuti da projekti navedeni u popisu stručnjaka i životopisima stručnjaka ispunjavaju sve uvjete navedene u Knjizi 1 dokumentacije o nabavi i pojašnjenjima dokumentacije, uključujući sadržaj odgovora broj 14. u 10. izmjena dokumentacije o nabavi te 8. objašnjenje dokumentacije o nabavi u kojima je naručitelj dao objašnjenje pojma „naplatna točka“ u smislu Projektnog zadatka.

U nastavku odabrana zajednica dodatno navodi da je žalitelj naveo da je GNSS elektronički sustav naplate cestarina tehnički manje zahtjevan od DSRC sustava naplate, jer GNSS sustav provjerava samo vozila čiji vozači izbjegavaju plaćanje cestarine. Navedena izjava, smatra odabrana zajednica, logički, tehnički i funkcionalno nije točna. Pojašnjava da su svi GNSS sustavi dizajnirani s namjerom da identificiraju svako vozilo na cesti, koristeći opremu uz cestu baziranu na ANPR kameri, DSRC čitačima i njihovoj komunikaciji s elektroničkim uređajem u vozilu također; da je za postizanje pronalaska vozila s neplaćenom cestarinom potrebno identificirati i obraditi sva vozila koja prolaze pokraj opreme uz cestu (RSE) opremljene DSRC predajnikom, ANPR kamerama, lidarom/laserom i drugim komponentama; da se DSRC komunikacija s frekvencijom od 5,8 GHz u stvarnom vremenu odvija sa svakim OBU instaliranim u vozilima koja prolaze pored RSE (opreme uz ceste); da na početku DSRC komunikacije DSRC predajnik i OBU instaliran u vozilu razmjenjuju sigurnosne ključeve i uspostavljaju komunikaciju; da OBU šalje zajedno s identifikacijskim i klasifikacijskim podacima vozila i popis posljednjih događaja naplate pohranjenih u memoriji OBU-a DSRC predajniku; da se dobiveni podaci obrađuju; da se rezultat obrade šalje OBU-u putem DSRC komunikacije te da kada OBU primi odgovor od DSRC predajnika, komunikacija završava.

Odabrana zajednica dalje ističe da je RSE opremljena, među ostalim, i DSRC tehnologijom i da je to ključan dio GNSS elektroničkih sustava naplate cestarina; da RSE u češkom i slovačkom elektroničkom sustavu naplate cestarina kontrolira sva prolazna vozila, otkriva njihovu kategoriju i ispravnu identifikaciju kako bi se osigurala učinkovita i ispravna naplata cestarina; da GNSS sustavi općenito koriste više tehnologija od DSRC sustava i može se reći da su tehnološki napredniji i zahtjevniji od DSRC sustava; da RSE (oprema uz cestu) u češkom i slovačkom elektroničkom sustavu naplate cestarina, osim ostalih funkcionalnosti, koristi DSRC tehnologiju za čitanje podataka iz OBU-a uključujući popis posljednjih transakcija naplate pohranjenih u OBU; da se prikupljene transakcije naplate ocjenjuju zajedno s ostalim podacima

zabilježenim od strane RSE-a te da se u češkim i slovačkim elektroničkim sustavima naplate cestarina kontrolira prolaz svih vozila, otkriva njihova kategorija i ispravna identifikacija kako bi se osigurala učinkovita i ispravna naplata cestarina. Iz svega navedenog očito je i dokazano, ističe odabrana zajednica, da se predmetni projekti imaju smatrati valjanima za bodovanje iskustva stručnjaka sukladno odredbama dokumentacije o nabavi. Odabrana zajednica u nastavku izjavljuje da svojem očitovanju prilaže dodatne potvrde referentnih radova iz kojih se može zaključiti da referentni projekti u cijelosti odgovaraju uvjetima i zahtjevima dokumentacije o nabavi.

Odabrana zajednica je svojem očitovanju priložila Potvrdu o referentnim radovima, izdanu od slovačkog društva za autoceste 18. veljače 2024., kojom potvrđuje da je društvo SkyToll a.s. Bratislava Slovačka Republika izvršilo Ugovor o pružanju sveobuhvatne usluge elektroničke naplate cestarine (EMS ugovor), kojom su detaljno navedene komponente od kojih se sastojala isporuka temeljnog elektroničkog sustava naplate cestarine te kojom se potvrđuje da taj sustav naplate cestarine ima više od 30 naplatnih točaka. Odabrana zajednica očitovanju je priložila i Potvrdu o referentnim radovima, izdanu od češkog društva za autoceste 19. veljače 2024., kojom potvrđuje da je društvo SkyToll a.s. Bratislava Slovačka Republika, uz CzechToll s.r.o., Prag, Češka Republika izvršilo Ugovor o isporuci i pružanju sveobuhvatnih usluga SEM, kojom je dan detaljan opis predmeta ugovora te kojom se potvrđuje da taj sustav naplate cestarine ima više od 30 naplatnih točaka.

Vezano za postupak provjere istinitosti informacija, odabrana zajednica izjavljuje da je sukladno zahtjevima dokumentacije o nabavi za svaki projekt dostavila i kontakt informacije druge ugovorne strane, kako bi naručitelj u slučaju potrebe sukladno članku 264. stavku 4. ZJN 2016 mogao provjeriti sve podatke koji su mu od interesa. Upravo je navedenu zakonsku mogućnost naručitelj u ovome postupku nabave koristio te je uredno provjerio istinitost podataka navedenih u životopisima predloženih stručnjaka kod druge ugovorne strane, zaključno ističe odabrana zajednica u svojem očitovanju na žalbu i odgovor na žalbu.

U dodatnom očitovanju žalitelj ponovno ističe da je naručitelj u odredbama dokumentacije o nabavi napravio razliku vezano za projekte koji sadrže naplatu, od projekata koji sadrže kontrolne točke (dokaz tehničke i stručne sposobnosti u točki 4.3.1. Knjige 1 nasuprot odredbi o bodovanju stručnjaka Knjige 1). Tvrdi da iz odgovora naručitelja i očitovanja odabrane zajednice ne proizlazi da sustavi koji su bodovani sadrže objekte uz cestu koji služe kao naplatne točke, pa u nastavku svoj stav elaborira sljedećim.

Žalitelj objašnjava da sustavi naplate cestarine koji se temelje na satelitskoj tehnologiji (GNSS) nemaju naplatne, već isključivo kontrolne točke, tako da se u projektima koje je naručitelj bodovao u odabranoj ponudi ne može ni dokazati da postoji najmanje 10 naplatnih točaka. Neovisno o tome što predmetni referentni projekti sadrže DSRC opremu te mogu komunicirati s uređajem u vozilu i očitavati DSRC parametre, to ne podrazumijeva, stav je žalitelja, da na tim projektima postoje objekti koji sadrže opremu zbog koje bi se takvi objekti mogli smatrati naplatnim točkama u smislu u kojem je to naručitelj zahtijevao dokumentacijom o nadmetanju, već upravo protivno - svaki GNSS sustav za naplatu cestarine, kao što su projekti koje je naručitelj bodovao, sadržava dio opreme koja se temelji na DSRC tehnologiji, međutim taj dio opreme (čak i ako se temelji na DSRC tehnologiji) služi isključivo u funkciji kontrolne točke, odnosno za kontrolu naplate cestarine.

Dalje objašnjava da u otvorenom MLFF sustavu naplate koji se temelji na DSRC tehnologiji (također na RFID, videu ili kombinaciji DSRC/video ili RFID/video), na svakom segmentu (dionici) između dva čvorišta na autocesti (gdje je moguć ulazak ili

izlaz s autoceste), postavljen je portal s odgovarajućom opremom. Za svaki od ovih segmenata (odjeljaka), naplaćuje se određena cestarina koja ovisi o duljini dionice i kategoriji vozila za koju se cestarina naplaćuje. Svakim prolaskom vozila kroz portal te detekcijom, identifikacijom i kategorizacijom vozila automatski se naplaćuje cestarina za cijeli segment. U prepaid sustavu ovaj iznos se odmah tereti s računa korisnika (OBU uređaj u vozilu služi kao elektronski novčanik i stanje na prepaid računu se ažurira u realnom vremenu), dok se u postpay sustavu pripadajući iznos cestarine tereti u objedinjenom centralnom sustavu, na svim portalima na kojima je evidentirano vozilo cijelom trasom od ulaza do izlaza. Budući da se naplata cestarine obračunava na temelju prepoznavanja, identifikacije i kategorizacije svakog pojedinog vozila na portalu (bez obzira vrši li se plaćanje elektroničkim novčanikom u uređaju u vozilu ili kasnije u centralnom sustavu), ovakvi portali imaju ulogu naplatnih točaka te stoga moraju osigurati najveće moguće zahtjeve izvedbe u pogledu točnosti detekcije, identifikacije i kategorizacije vozila, budući da bi svaki nedostatak u funkcioniranju takve točke, rezultirao gubitkom naplate cestarine za određeni segment putovanja.

Za razliku od otvorenog sustava, nastavlja dalje žalitelj, u zatvorenom MLFF sustavu naplate, portali s pripadajućim uređajima postavljaju se na ulazne rampe na autocestu, odnosno izlazne rampe s autoceste. Uređaji na portalima detektiraju, identificiraju i kategoriziraju svako vozilo prilikom ulaska ili izlaska s autoceste. Prilikom izlaska s autoceste obračunava se iznos cestarine za cijelu prijeđenu udaljenost. Ovisno o tome je li korisnik aktivirao prepaid ili postpay uslugu, iznos cestarine odmah se tereti iz elektroničkog novčanika ili će se za pripadajući iznos cestarine teretiti račun korisnika u centralnom sustavu. Budući da se naplata cestarine obračunava na temelju detekcije, identifikacije i kategorizacije vozila na ulazno-izlaznom portalu (bez obzira da li se sama naplata vrši putem elektroničkog novčanika u uređaju u vozilu ili kasnije u centralnom sustavu), takvi portali također imaju funkciju naplatnih točaka. Stoga i kod takvih zatvorenih sustava, naplatne točke moraju osigurati najveće moguće performanse u pogledu točnosti detekcije, identifikacije i kategorizacije vozila, budući da bi svaki nedostatak u funkcioniranju takve točke, rezultirao gubitkom naplate cestarine za cjelokupnu rutu putovanja.

S druge strane, nastavlja žalitelj, kod MLFF sustava temeljenog na satelitskoj tehnologiji (GNSS), uređaj u vozilu kontinuirano bilježi kretanje vozila i bilježi geografske koordinate vozila u definiranim vremenskim intervalima. Te se geografske koordinate prenose u središnji sustav i tamo uspoređuju s referentnim koordinatama cestovne mreže koja je predmet naplate cestarine (tzv. usporedba karte). Na taj se način utvrđuje broj prijeđenih kilometara vozila na mreži cesta s naplatom cestarine. Vozilo se identificira automatski pomoću uređaja u vozilu, čiji se identifikacijski podaci šalju u središnji sustav zajedno s geografskim koordinatama. U takvim sustavima, portali i oprema portala ne sudjeluju u postupku obračuna iznosa cestarine niti u naplati iste, već isti (bez obzira na kojoj se tehnologiji temelji podsustavi u tim uređajima) sudjeluju isključivo radi kontrole naplate cestarine dakle takvi portali funkcioniraju isključivo kao kontrolne točke. Vozila koja prolaze ispod takvog portala se detektiraju, identificiraju i kategoriziraju te se ti podaci šalju u centralni sustav, a onda u kasnijoj obradi podataka u središnjem sustavu uspoređuje postoje li zabilježene zemljopisne koordinate kretanja za to konkretno vozilo za određenu dionicu u kojoj se nalazi portal i odgovara li kategorija vozila navedena zemljopisnim koordinatama stvarnoj kategoriji vozila koju koristi sustav za kategorizaciju. Ukoliko jedna takva kontrolna točka i sadrži opremu koja se temelji na DSRC tehnologiji, ovaj sustav razmjenjuje podatke s uređajem u vozilu isključivo kako bi u stvarnom vremenu utvrdio je li korisnik ispravno odredio tražene parametre (na primjer, kategoriju vozila), dakle oprema se koristi isključivo u svrhu kontrole, zaključuje žalitelj.

Na kraju žalitelj podsjeća da naručitelj u odgovoru na žalbu izjavljuje da je svjestan postojanja predmetne razlike te ustraje na navodu da naručitelj nije precizno postavio zahtjev u postupku provjere podataka koju je učinio na temelju članka 264. stavka 4. ZJN 2016.

Ispitujući osnovanost žalbenog navoda izvršen je uvid u dokazni materijal kojom prilikom su utvrđene sljedeće činjenice.

Predmet nabave već je u rješenju ukratko opisan.

Točkom 4.3. Knjige 1 dokumentacije o nabavi naručitelj je propisao uvjete tehničke i stručne sposobnosti i način njihova dokazivanja.

Prema točki 4.3.1. Stručno iskustvo potrebno za izvršenje ugovora o javnoj nabavi, gospodarski subjekt popisom radova mora dokazati iskustvo u izvođenju radova istih ili sličnih predmetu ove nabave, izvršenih u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 15 (petnaest) godina koje prethode toj godini.

Iz Popisa radova mora biti vidljivo da je gospodarski subjekt izvršio:

- uspostavu minimalno jednog središnjeg sustava istog ili sličnog predmetu nabave koji upravlja s prosječno minimalno 50.000 platnih transakcija dnevno ili naplaćujućih transakcija po danu i 100.000 slika dnevno:

- uspostavu minimalno jednog sustava naplate cestarina ili sustava sličnih predmetu nabave, slobodnog toka (bez prepreka) koji je bio u funkciji minimalno 12 mjeseci neprekidno s najmanje 10 točaka naplate ili 10 kontrolnih točaka ili 10 ovršnih točaka ili 10 nadzornih točaka, koji može kategorizirati prijevozna sredstva u pokretu.

Traženi uvjet gospodarski subjekt može dokazati popisom radova s najviše 2 (dva) izvršena rada. Naručitelj će kao dokaz sposobnosti prihvatiti i iskustvo u isporuci robe ili pružanju usluga ako zadovoljava gore traženo minimalno iskustvo.

Sposobnost iz točke 4.3.1. dokazuje se sljedećim popratnim dokumentima:

- Popisom glavnih isporuka radova izvršenih u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 15 (petnaest) godina koje prethode toj godini, koji sadrži vrijednost radova, te datum i naziv druge ugovorne strane.

Točka 4.3.2. *Podaci o angažiranim tehničkim stručnjacima* Knjige 1 prethodno je u rješenju citirana u obrazloženju prvog žalbenog navoda.

Točkom 6.6. Knjige 1 dokumentacije o nabavi naručitelj je propisao kriterij za odabir ponude.

Prema podtočki B.2. *Stručno iskustvo predloženog Stručnjaka 1 - Direktora projekta*; maksimalan broj bodova koji ponuda može ostvariti u okviru ovog kriterija je: B.2. = 2 boda; ukoliko stručnjak dokaže da je u svojstvu direktora projekta i/ili voditelja projekta i/ili osobe odgovorne za vođenje projekta (prema točki 4.3.2. Knjige 1), izveo najmanje 10 naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), ponuda će dobiti dodatne bodove, u protivnom će ponuda dobiti - 0 bodova. Navedeni kriterij stručnjak dokazuje životopisom i/ili potvrdom naručitelja (osobna referenca) koji mora sadržavati podatke iz navedenog kriterija. Ukoliko navedeni kriterij stručnjak dokazuje životopisom u istom moraju biti navedeni, osim gore traženih podataka, i kontakt podaci naručitelja kako bi se mogla provjeriti točnost navedenih podataka. Ponuda će se ocijeniti prema broju naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), na kojima je stručnjak bio direktor projekta i/ili voditelj projekta i/ili osoba odgovorna za vođenje projekta, i to na sljedeći način:

- MLFF s min. 10 naplatnih točaka - 1 bod
- MLFF s min. 20 naplatnih točaka - 2 boda.

Navedeno se može dokazati jednim ili s maksimalno 2 projekta na način da jedan projekt ne smije imati manje od 10 naplatnih točaka. Napomena: - Projekti kojima

predloženi stručnjak dokazuje minimalnu tehničku i stručnu sposobnost iz točke 4.3.2. Knjige 1 sukladno članku 268. ZJN 2016, ne ocjenjuju se u okviru ovog kriterija za odabir ponude.

Prema podtočki B.3. *Stručno iskustvo predloženog Stručnjaka 2 - Tehnički direktor*; maksimalan broj bodova koji ponuda može ostvariti u okviru ovog kriterija je: B.3. = 2 boda; ukoliko stručnjak dokaže da je u svojstvu tehničkog direktora projekta i/ili voditelja projekta i/ili osobe odgovorne za vođenje projekta (prema točki 4.3.2. Knjige 1), sudjelovao u razvoju i/ili uspostavi najmanje 10 naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), ponuda će dobiti dodatne bodove, u protivnom će ponuda dobiti - 0 bodova. Navedeni kriterij stručnjak dokazuje životopisom i/ili potvrdom naručitelja (osobna referenca) koji mora sadržavati podatke iz navedenog kriterija. Ukoliko navedeni kriterij stručnjak dokazuje životopisom u istom moraju biti navedeni, osim gore traženih podataka, i kontakt podaci naručitelja kako bi se mogla provjeriti točnost navedenih podataka. Ponuda će se ocijeniti prema broju naplatnih točaka sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), na kojima je stručnjak bio tehnički direktor projekta i/ili voditelj projekta i/ili osoba odgovorna za vođenje projekta, i to na sljedeći način:

- MLFF s min. 10 naplatnih točaka - 1 bod
- MLFF s min. 20 naplatnih točaka - 2 boda.

Navedeno se može dokazati jednim ili s maksimalno 2 projekta na način da jedan projekt ne smije imati manje od 10 naplatnih točaka. Napomena: - Projekti kojima predloženi stručnjak dokazuje minimalnu tehničku i stručnu sposobnost iz točke 4.3.2. Knjige 1 sukladno članku 268. ZJN 2016, ne ocjenjuju se u okviru ovog kriterija za odabir ponude.

Prema podtočki B.4. *Stručno iskustvo predloženog Stručnjaka 3 - Voditelj implementacije*; maksimalan broj bodova koji ponuda može ostvariti u okviru ovog kriterija je: B.4. = 4 boda; ukoliko stručnjak dokaže da je u svojstvu voditelja implementacije projekta i/ili voditelj projekta i/ili osoba odgovorna za vođenje projekta (prema točki 4.3.2. Knjige 1), sudjelovao u ulozi osobe odgovorne za implementaciju najmanje 10 naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), ponuda će dobiti dodatne bodove, u protivnom će ponuda dobiti - 0 bodova. Navedeni kriterij stručnjak dokazuje životopisom i/ili potvrdom naručitelja (osobna referenca) koji mora sadržavati podatke iz navedenog kriterija. Ukoliko navedeni kriterij stručnjak dokazuje životopisom u istom moraju biti navedeni, osim gore traženih podataka, i kontakt podaci naručitelja kako bi se mogla provjeriti točnost navedenih podataka. Ponuda će se ocijeniti prema broju naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), na kojima je stručnjak bio voditelj implementacije projekta i/ili voditelj projekta i/ili osoba odgovorna za vođenje projekta, i to na sljedeći način:

- MLFF s min. 10 naplatnih točaka - 1 boda
- MLFF s min. 20 naplatnih točaka - 2 boda
- MLFF s min. 30 naplatnih točaka - 4 boda.

Navedeno se može dokazati jednim ili s maksimalno 3 projekta na način da jedan projekt ne smije imati manje od 10 naplatnih točaka. Napomena: - Projekti kojima predloženi stručnjak dokazuje minimalnu tehničku i stručnu sposobnost iz točke 4.3.2. Knjige 1, sukladno članku 268. ZJN 2016, ne ocjenjuju se u okviru ovog kriterija za odabir ponude.

Iz EOJN RH razvidno je da je u 1. objašnjenju i 1. izmjeni dokumentacije o nabavi naručitelj 4. svibnja 2023., između ostalog, objavio pitanje i odgovor broj 24. u

kojemu zainteresirani gospodarski subjekt naručitelju postavlja sljedeći upit: „U dokumentaciji za nadmetanje se na više mjesta spominje „naplatna točka“, molim Vas potvrdu da se pojam „naplatna točka“ odnosi i na portal u sustavu *free flow* u kojemu se nalazi barem sustav ALPR i sustav za kategorizaciju prijevoznih sredstava u pokretu.“, na što je naručitelj odgovorio: „Potvrđujemo da se naziv „naplatna točka“ odnosi na portale u *free flow* sustavu za naplatu cestarine na kojima se nalazi sustav za prepoznavanje registarskih oznaka vozila, sustav za kategorizaciju vozila i sustav za prepoznavanje ENC uređaja (DSRC) te ostali detalji opisani u Knjizi 4 - Projektni zadatak.“.

Iz EOJN RH razvidno je, nadalje, da je u 10. izmjeni dokumentacije o nabavi naručitelj objavio molbu zainteresiranog gospodarskog subjekta u kojemu ukazuje na prethodno opisano pitanje i odgovor naručitelja te moli potvrdu da se predmetni odgovor i opis „naplatne točke“ odnosi samo na naplatne točke koje naručitelj opisuje u Projektom zadatku te da se isti odgovor ne odnosi na uvjete tehničke i stručne sposobnosti. Naručitelj je na navedenu molbu odgovorio da se opis naplatne točke koji je dan kao odgovor na pitanje 4. svibnja 2023. odnosi samo na naplatne točke koje su opisane u Projektom zadatku.

Među strankama nije sporno koje stručnjake je odabrana zajednica predložila i da su za sve stručnjake priloženi životopisi.

Uvidom u Zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda utvrđeno je da je na ime prethodnog iskustva stručnjaka Petera Polakovića, predloženog za poziciju Stručnjaka 1, odabrana ponuda ostvarila 2 boda i to na temelju osobnih referenci za radove:

1. Elektronički sustav naplate cestarine SEM (Češka Republika) - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

2. Implementacija proširenog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

te da je naručitelj konstatirao da je iz navedenih referenci vidljivo da pokrivaju 60 naplatnih točaka. Također je razvidno da osobnu referencu za 3. Tehnološku obnovu i inovaciju komponenti elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici i 4. Elektronički sustav naplate cestarine (Slovačka) naručitelj nije bodovao.

Vezano za stručnjaka Ladislava Gergelya, predloženog za poziciju Stručnjaka 2, utvrđeno je da je odabrana zajednica ostvarila također 2 boda i to na temelju osobnih referenci za radove:

1. Elektronički sustav naplate cestarine SEM (Češka Republika) - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

2. Implementacija proširenog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

te da je naručitelj konstatirao da je iz navedenih referenci vidljivo da pokrivaju 60 naplatnih točaka. Također je razvidno da osobnu referencu za 3. Tehnološku obnovu i inovaciju komponenti elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici i 4. Elektronički sustav naplate cestarine (Slovačka) naručitelj nije bodovao.

Vezano za stručnjaka Eduarda Hogla, predloženog za poziciju Stručnjaka 3, utvrđeno je da je odabrana zajednica ostvarila 4 boda i to na temelju osobnih referenci za radove:

1. Elektronički sustav naplate cestarine SEM (Češka Republika) - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

2. Implementacija proširenog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

3. Tehnološka obnova i inovacija komponenti elektroničkog sustava naplate cestarine u Slovačkoj Republici - broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30;

te da je naručitelj konstatirao da je iz navedenih referenci vidljivo da pokrivaju 90 naplatnih točaka.

Iz Zapisnika o pregledu i ocijeni ponuda razvidno je da je odabrana zajednica na ime prethodnog iskustva predloženih stručnjaka ostvarila (maksimalnih) 30,00 bodova te ukupno (maksimalnih) 100,00 bodova. Također je razvidno da je i ponuda žalitelja na ime prethodnog iskustva stručnjaka ostvarila (maksimalnih) 30,00 bodova te ukupno 92,36 bodova.

Radi pravilnog i potpunog utvrđenja činjeničnog stanja izvršen je uvid i u Projektni zadatak - Knjigu 4, koju je naručitelj objavio u sklopu dokumentacije o nabavi.

Točkom 2.1. *Uvod* Projektnog zadatka, naručitelj je cilj projekta definirao kao potpunu obnovu postojećeg sustava naplate cestarine u Hrvatskoj, uključujući uvođenje novog sustava elektroničke naplate cestarine na temelju rješenja slobodnog protoka s više voznih trakova (MLFF) bez zaustavljanja vozila s beskontaktnim načinima plaćanja. U novom sustavu cestarina će se naplaćivati ovisno o prijedenoj udaljenosti i skupini vozila. To će se rješenje uvesti u postojeću mrežu autocesta subjekata za naplatu cestarine s naplatom za sva vozila, s istim pravima na oslobađanje plaćanja cestarine koja su definirana danas. Na svakoj će lokaciji na autocesti na kojoj je vozila potrebno prepoznati (na naplatnim točkama na autocesti i izvan autoceste) postojati portal s ugrađenim DSRC čitačima, koji će omogućiti komunikaciju s ENC uređajima ugrađenima u vozila. Portali će na naplatnim točkama imati i kamere za detekciju prolaza vozila povremenih korisnika autocesta. Tehnologije novog sustava imat će sljedeća glavna obilježja:

- DSRC tehnologija za naplatu cestarine korisnicima ENC uređaja (5,8 GHz);
- ALPR tehnologija za naplatu cestarine povremenim korisnicima za laka vozila

i nadzor plaćanja cestarine svih vozila.

U novom sustavu ENC uređaji bit će vezani za vozilo (registarsku oznaku dotičnog vozila), što znači da će se cestarina naplaćivati samo za transakcije dotičnog vozila. Uređaj i registarska oznaka vozila neće se vezati uz kategoriju vozila, već se kategorija određivati na svakoj naplatnoj točki. Uz jedan ENC uređaj moguće je vezati maksimalno tri registarske (sukladno pravilima koje odrede subjekti za naplatu cestarine). Registarske oznake vozila ne moraju biti upisane na ENC uređaj već moraju u bazi biti povezane s brojem ENC uređaja. Sustav će na naplatnim točkama pročitati ENC uređaj i provjeriti odgovara li registarska oznaka vozila registarskim oznakama prijavljenim u sustavu. Korištenje ENC uređaja obavezno je za teška vozila. To zahtijeva izmjenu današnjeg sustava, ali je usklađeno s DSRC sustavima slobodnog protoka vozila koji su uvedeni u mnogim zemljama diljem svijeta: Australiji, nekim europskim zemljama, Čileu, Južnoj Africi itd.

Točkom 2.2.3 *Naplatne točke* Projektnog zadatka naručitelj je propisao sljedeće:

„U novom sustavu naplate cestarine naplatne točke bit će portali s cjelokupnom opremom potrebnom za *naplatu cestarine, kontrolu i nadzor plaćanja cestarine*, uključujući ormar (kabinet) s električnom i komunikacijskom infrastrukturom potrebnom za napajanje opreme portala i povezivost sa središnjim sustavom (pozadinskim uredom). Naplatne točke bit će postavljene na autocesti, u svakoj dionici raznih prometnica unutar definiranog naplatnog područja te izvan autocesta (na bivšim naplatnim postajama). Dionica je dio prometnice između dvaju čvorišta (što obično znači između dviju današnjih naplatnih postaja). Međutim, postoje i neke iznimke u kojima se dijelovi prometnice spajaju u jedinstvenu dionicu zbog posebnosti vezanih za kompleksnu topologiju prometnica. Svaka će naplatna točka pokrivati oba smjera prometnice.“

Točkom 4. *Novo rješenje za naplatu cestarine* Projektnog zadatka naručitelj je propisao sljedeće:

„Kao što je prethodno navedeno, novi sustav će biti sustav slobodnog protoka s više voznih trakova (MLFF) s bezgotovinskim načinima plaćanja, a u kojem će se naplata vršiti prema prijedenoj udaljenosti i skupini vozila, kao i u postojećem sustavu. Traženo tehničko rješenje će sadržavati sljedeće tehnologije: komunikacijsko sučelje putem DSRCa, koje će se koristiti za naplatu cestarine korisnicima s uređajem u vozilu (ENC), te ALPR tehnologija prepoznavanja registarskih pločica koja će se koristiti za naplatu cestarine povremenim korisnicima za laka vozila i prisilnu naplatu cestarine svim vozilima. U ovom je poglavlju to rješenje detaljno opisano, kao i njegova opća arhitektura i uvjeti.“

Točkom 4.1. *Opća arhitektura* Projektnog zadatka naručitelj je propisao sljedeće:

„Arhitektura novog sustava naplate cestarine obuhvaća sve podsustave potrebne za naplatu cestarine u sustavu slobodnog protoka, bez zaustavljanja vozila, kao i prisilnu naplatu cestarine onim korisnicima koji se nisu registrirali ili nisu podmirili cestarinu unatoč tomu što su registrirani u sustavu. Korisnici će se registrirati u novi sustav naplate cestarine s registarskom oznakom vozila ili će biti vezani za DSRC ENC uređaj, koji će im izdati subjekti za naplatu cestarine. Registrirana vozila će koristiti infrastrukturu definiranog naplatnog područja dok budu prolazila dionicama na kojima će biti postavljeni portali (naplatne točke na autocesti i izvan autoceste) sustava slobodnog protoka s više voznih trakova koji će detektirati parametre vozila, identificirati i kategorizirati vozilo te ishoditi podatke o samom prolasku vozila (transakciji):

- parametri vozila: registarska oznaka, skupina vozila, nacionalnost države izdavanja registarske oznake, • proizvođač i model vozila, boja vozila, obujam vozila i srodni kategorizacijski parametri
- podaci o transakciji: broj ENC uređaja, vrijeme, staza i portal, brzina.

Svi se navedeni parametri šalju u središnji sustav u kojem se prikupljaju podaci o svim transakcijama od svih naplatnih točaka u MLFF sustavu i obavljaju sljedeće radnje:

- pohranjuju transakcije
- ručno pregledavaju snimke
- obrađuju prekršaji za transakcije neregistriranih vozila ili registriranih korisnika s nepodmirenim dugovanjima

ERP sustav subjekta za naplatu cestarine zadržava sadašnju arhitekturu i ne ulazi u opseg radova.“

Poglavljem 5. Projektnog zadatka naručitelj je propisao *Sustav uz prometnicu - naplatne točke*.

Točkom 5.1. *Opis sustava* Projektnog zadatka naručitelj je propisao sljedeće:

“Sustav uz prometnicu prvenstveno se sastoji od naplatnih točaka (na autocesti i izvan autoceste) sustava slobodnog protoka s više voznih trakova namijenjenih očitavanju podataka ENC uređaja ili registarske oznake te skupine (kategorije) vozila, boje vozila, volumena vozila, profila vozila i sl. za potrebe naplate naknade registriranim vozilima ili otkrivanje eventualnih neregistriranih prekršitelja koji se koriste objektima s naplatom. Sustav uz prometnicu sadržava sljedeće podsustave:

- Sustav automatske detekcije i kategorizacije vozila (AVDC). AVDC sustav sadržava uređaje za detekciju, lociranje i kategorizaciju vozila u skladu s njihovim fizičkim obilježjima (širina, visina, duljina, broj osovine itd.).

- ENC (elektronička naplata cestarine) čitači. ENC čitači su uređaji za prepoznavanje i kreiranje transakcija elektroničke naplate na temelju očitavanja ENC uređaja na naplatnim točkama.

- Sustav za digitalnu produkciju i pohranu snimaka (ICS). ICS se sastoji od uređaja (video kamera i ALPR sustava) za snimanje dokaza (snimke i broj registarske oznake) o vozilima i poslužitelja naplatne točke na kojem će se snimke lokalno pohranjivati.

- Kontroler portala. Glavna je funkcija kontrolera portala integriranje i validacija podataka proizvedenih u navedenim podsustavima (detekcija, kategorizacija, plaćanje itd.) radi izrade transakcija koje će biti poslone u središnji sustav. Kontroler portala izrađuje transakcijski okvir, tj. jedinstvenu transakciju i ID sa svim potrebnim parametrima (registarske oznake, identifikator ENC uređaja, skupina vozila i dr.) koji će biti vezani za pravo vozilo i sprječava nastanak dvostrukih transakcija, transakcija s nedovoljnim podacima za naplatu potraživanja itd.

- Napajanje električnom energijom i komunikacije. Ti podsustavi omogućuju komunikaciju i napajanje sustava uz prometnicu. Dimenzije komunikacijskog podsustava obično ovise o broju očekivanih transakcija i broju snimaka po transakciji koje će biti pohranjene lokalno i poslone u središnji sustav. U cilju osiguravanja velike pouzdanosti sustava i izbjegavanja gubitaka prihoda, elektroenergetska infrastruktura mora imati jedan priključak za opću elektroenergetsku mrežu i jedan za UPS.

- Izvoditelj može ponuditi i drugu vrstu detekcije vozila kako bi se povećalo vjerojatnost prepoznavanja vozila koja prolaze kroz portal (npr. analizu MAC adresa Bluetooth, WiFi, IEEE 802.11p sučelja uređaja koji se koriste u vozilu ili samog vozila).

U nastavku iste točke naručitelj je propisano sljedeće:

„Kada vozilo prolazi ispod portala, naplatna točka obavlja sljedeće radnje:

- očitava registarsku oznaku na prednjem dijelu vozila na temelju okidača i/ili tehnika autodetekcije

- kategorizira vozilo i očitava ENC uređaj.

- očitava registarsku oznaku na stražnjem dijelu vozila.

Kontroler portala pribavlja podatke o ENC uređaju (broj ENC uređaja, izdavatelj ENC uređaja), brojeve registarske oznake na prednjem i stražnjem dijelu vozila i podatke o skupini vozila. Sve navedene podatke treba ispravno dodijeliti i vezati za odgovarajuće vozilo, a to će biti osnovna aktivnost softvera kontrolera portala. Podaci o transakciji pohranjuju se u softveru kontrolera portala, a snimke u ICS-u.“

U točkama 5.4., 5.10. i 5.11. Projektnog zadatka propisano je da je portal metalna konstrukcija s hodnikom za hodanje, a da se kroz naplatne točke koje se nalaze izvan autoceste promet odvija kroz tri ili četiri naplatne trake (1 portal za oba smjera) te da portali kao metalna konstrukcija s ugrađenim elementima za naplatu cestarine moraju biti projektirani za jednostavno održavanje u slučaju zamjene opreme bez zaustavljanja prometa ili mijenjanja položaja opreme.

U točki 9.1.1. *Napлата cestarine - Izrada transakcije prolaska* Projektnog zadatka, naručitelj je propisao sljedeće:

„Ovaj je modul odgovoran za izradu transakcije prolaska, za grupe transakcija otkrivene uzastopce za jedno vozilo na naplatnim točkama na autocesti i izvan autoceste, u određenom vremenskom razdoblju (vremensko razdoblje mora se moći ručno podesiti, ali je potrebno predvidjeti i povezivanje središnjeg sustava s centrom za kontrolu i promet vozila radi preuzimanja izračunatog vremena puta između dvije točke na osnovu trenutnih prometnih ograničenja i gustoće prometa - koristi se PTV Visum), koje sačinjavaju jedan prolazak predmetnog vozila od ulaska do izlaska sa autoceste svakog subjekta za naplatu cestarine. Modul prepoznaje naplatne točke svakog subjekta za naplatu cestarine te kad završi putovanje kod jednog subjekta za naplatu modul kreira transakciju prolaska. Modul prihvaća transakcije poslone iz sustava uz prometnicu te automatski izrađuje transakciju prolaska na temelju analize uzastopnih detekcija istog vozila tj. njegove identifikacijske oznake, lokacije i vremena. Utvrđivanje naknade za prolazak. Kada sustav ili referent provjere valjanost podataka i nakon što je prolazak potvrđen, automatski se utvrđuje naknada za prolazak prema cjeniku s cestarinama (tarifnim modelima) i na temelju raznih ostalih konfigurabilnih parametara: ID naplatne točke (na autocesti i izvan autoceste), skupina vozila, datum,

vršno vrijeme, dan u tjednu, godišnje doba, gužva, učestalost putovanja, Euro emisijski razred, dionice autoceste, radovi na dionici ili karakteristike korisnika (invalidi, vozila s pravom prednosti prolaska itd.).“ U nastavku naručitelj je dao dijagram tijeka naplate (stranica 64. Projektnog zadatka).

Za ocjenu žalbenog navoda mjerodavno pravo čine odredbe članka 254. stavka 1. točke 3., članka 264. stavka 4., članka 280. stavka 1. i 4., članka 290. stavka 1., članka 301. stavka 1. i 2., članka 399. stavka 3. te članka 403. ZJN 2016, kao i članka 19. stavka 1. Pravilnika.

Iz spisa proizlazi da je žalitelju sporno 8 bodova koje je odabrana zajednica ostvarila na ime prethodnog iskustva predloženih Stručnjaka 1, 2 i 3 (2 boda za Polakovića, 2 boda za Gergelya i 4 boda za Hogla). Svih 8 žalitelju spornih bodova odnosi se na osobne reference stručnjaka iz kojih proizlazi da su svoje iskustvo stekli na sustavima elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj i Češkoj Republici, pri čemu se dvije osobne reference odnose na slovački sustav, a jedna na češki sustav. Drugim riječima, svi predloženi stručnjaci u svojim su životopisima naveli da su iskustvo stekli na slovačkom i češkom sustavu elektroničke naplate cestarine.

Žaliteljeva argumentacija kojom osporava adekvatnost referenci navedenih u životopisima predloženih Stručnjaka za bodovanje prema točki 6.6.B) Knjige 1 polazi od teze da sustavi naplate cestarine u Slovačkoj i Češkoj Republici počivaju isključivo na GNSS tehnologiji tzv. satelitskoj tehnologiji koja se temelji na uspoređivanju geopodataka, točnije geografskih karata do kojih je središnji informacijski sustav došao praćenjem signala iz vozila, budući da svako vozilo mora biti opremljeno elektroničkim uređajem (tzv. OBU, kao ENC uređaj u sadašnjem sustavu naplate cestarine u Republici Hrvatskoj), a u kojim sustavima, prema mišljenju žalitelja, na prometnicama naplatnog područja ne postoje naplatne točke. Žalitelj je u prilog svojoj argumentaciji priložio dokaze u vidu mišljenja vještaka i ispisa mrežnih stranica društava koje su druge ugovorne strane iz ugovora koji su predmet osobnih referenci predloženih stručnjaka - slovačkog i češkog društva za autoceste.

Među strankama nije sporno da je naručitelj, na temelju odredbe članka 264. stavka 4. ZJN 2016, kod druge ugovorne strane (slovačkog i češkog društva za autoceste) napravio provjeru podataka dostavljenih u životopisima predloženih Stručnjaka, koja društva su potvrdila istinitost činjenica navedenih u životopisima stručnjaka. Žalitelj smatra da naručitelj opisanu provjeru nije učinio na način da je zatražio podatke koji su u konkretnom slučaju relevantni za bodovanje iskustva predloženih stručnjaka, već da je relevantne okolnosti utemeljio isključivo na izjavama odnosno potvrdama određenih osoba koje je odabrana zajednica odredila kao kontakt osobe ugovornih strana projekata na kojima je određeni član odabrane zajednice sudjelovao, a sve polazeći od teze da u slovačkom i češkom elektroničkom sustavu naplate cestarine ne postoje naplatne točke jer se u tim sustavima primarno koristi satelitska GNSS tehnologija.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da je svjestan da se u slovačkom i češkom sustavu naplate cestarine koristi tehnologija naplate cestarine temeljena na GNSS tehnologiji uz prijenos podataka putem mobilnih mreža, no ističe da se u opisu sustava naplate cestarine kakav je u Slovačkoj i Češkoj Republici navodi i primjena tehnologije DSRC (kratkodometne) koja služi za komunikaciju između elektroničkog uređaja u vozilu (OBU) i opreme smještene na portalu uz prometnicu, za koji navodi da je naplatni portal. Naručitelj se u svojoj argumentaciji poziva na opise sustava na mrežnim stranicama slovačkog i češkog društva za autoceste na koje također upućuje i odabrana zajednica, u kojima opisima se navodi da sustavi elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj i Češkoj Republici koriste, pored satelitske GNSS, i mikrovalnu

DSRC tehnologiju za kratkodometnu komunikaciju koja služi za provjeru obveznika u postupku kontrole naplate. Naručitelj obrazlažući iz kojih razloga je žalitelju sporne osobne reference predloženih stručnjaka ocijenio valjanim za bodovanje na temelju točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi, izjavio da je uzimajući u obzir javno dostupne opise rada sustava naplate ocijenio da je korištenje DSRC tehnologije u postupku naplate u slovačkom i češkom sustavu naplate cestarine stručnjacima priskrbilo iskustvo na izradi/implementaciji/razvoju sustava koje iskustvo se može okvalificirati kao iskustvo koje je adekvatno za bodovanje sukladno točki 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi. Ovdje je svakako bitno za napomenuti da žalitelj ne osporava da se u slovačkom i češkom sustavu naplate cestarine koristi i DSRC tehnologija, ali inzistira i dalje da točke u slovačkom i češkom sustavu naplate, iako sadrže DSRC opremu, tu opremu koriste isključivo u svrhu kontrole i žalitelj takve točke naziva „kontrolnim točkama“.

Iz spisa proizlazi da naručitelj u dokumentaciji o nabavi te kasnije objavljenim izmjenama i objašnjenjima, nije precizno definirao što podrazumijeva pod frazom „naplatne točke“ u smislu točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi koja se odnosi na kriterij za odabir ponude, a iz spisa se može zaključiti da žalitelj iznosi svoje tumačenje izraza „naplatne točke“ kao i da se to tumačenje razlikuje od onog koje imaju naručitelj i odabrani ponuditelj. Naime, u dodatnom očitovanju od 1. ožujka 2024. žalitelj navodi da, neovisno o tome što slovački i češki sustav naplate cestarine koriste DSRC opremu koja omogućuje komunikaciju s uređajem u vozilu i očitavanje DSRC parametara, „to ne podrazumijeva kako na tim projektima postoje objekti koji sadrže opremu zbog kojih bi se takvi objekti mogli smatrati naplatnim točkama *u smislu u kojem je to naručitelj zahtijevao dokumentacijom o nabavi*“. Dakle, iako naručitelj nigdje u dokumentaciji o nabavi, a potom ni u žalbenom postupku, nije definirao i precizirao što je imao na umu kada je u točki 6.6.B) Knjige 1 propisao da je za bodovanje iskustva predloženih stručnjaka relevantno da su izveli/sudjelovali u razvoju/implementirali najmanje deset naplatnih točaka u sustavu naplate cestarina, iz žaliteljeve argumentacije proizlazi da se ne slaže s naručiteljem u definiranju značenja toga pojma.

U Projektnom zadatku naručitelj je „naplatne točke“ definirao kao portale sa cjelokupnom opremom potrebnom za *naplatu cestarine, kontrolu i nadzor plaćanja* cestarine, uključujući ormar (kabinet) s električnom i komunikacijskom infrastrukturom potrebnom za napajanje opreme portala i povezivost sa središnjim sustavom (pozadinskim uredom), koje će biti postavljene na autocesti, u svakoj dionici raznih prometnica unutar definiranog naplatnog područja te izvan autocesta (na bivšim naplatnim postajama). Dodatno je naručitelj u fazi dokumentacije o nabavi potvrdio da se „naplatne točke“ u smislu Projektnog zadatka odnose na portale u *free flow* sustavu za naplatu cestarine na kojima se nalazi sustav za prepoznavanje registarskih oznaka vozila, sustav za kategorizaciju vozila i sustav za prepoznavanje ENC uređaja (DSRC) te ostali detalji opisani tom Projektnom zadatku. U Projektnom zadatku naručitelj je propisao da naplatna točka mora, vezano za svako vozilo koje prolazi ispod portala, očitati registarsku oznaku na prednjem dijelu vozila na temelju okidača i/ili tehnika autodetekcije, zatim kategorizirati vozilo i očitati ENC uređaj te očitati registarsku oznaku na stražnjem dijelu vozila.

Iz odredbi točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi kojom je propisano iskustvo kakvo će naručitelj bodovati u okviru kriterija ENP, s jedne strane, i Projektnog zadatka predmetnog postupka nabave, s druge strane, evidentno je da je naručitelj, kriterij za bodovanje iskustva predloženih stručnjaka povezao s predmetom nabave, kako to propisuje odredba članka 285. stavka 1. ZJN 2016, a što nije bilo sporno u fazi dokumentacije o nabavi niti je sporno među strankama žalbenog postupka. Dakle, iako

naručitelj u dokumentaciji o nabavi nije decidirano naveo što se smatra „naplatnom točkom“ u smislu točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi, razumno je i logično predmetnu dokumentaciju o nabavi tumačiti kao cjelinu te zaključiti da je naručitelju relevantno iskustvo stručnjaka koji su izveli/sudjelovali u razvoju/implementirali naplatne točke u smislu kako je naplatne točke naručitelj projektirao u Projektnom zadatku, odnosno upravo one točke koje će sadržavati sustav koji se nabavlja u ovom postupku nabave i da će takvo iskustvo kroz kriterij ENP dodatno honorirati. Slično je Visoki upravni sud Republike Hrvatske u Presudi UsII-177/23 od 28. studenog 2023. zauzeo stav da kod dokazivanja postojanja tehničke i stručne sposobnosti naručitelj sličnost reference može ocijeniti s aspekta predmeta nabave i to s obzirom na njegovu svrhu, tehnički opis i tehničke specifikacije, koja analogija se, prema mišljenju Državne komisije, može primijeniti i na dokazivanje postojanja prethodnog iskustva predloženih stručnjaka, ukoliko se to iskustvo, po tehničkom opisu i svrsi projekata iz priloženih referenci, može usporediti sa iskustvom koje je relevantno za izvođenje radova koji su predmet nabave. Naime, prema članku 285. ZJN 2016 kriterij odabira ENP-a mora biti vezan za konkretan predmet nabave i kroz prizmu te odredbe ZJN 2016 valja tumačiti odredbe o kriteriju ENP-a u konkretnom slučaju, a pogotovo u situaciji kao što je konkretna u kojoj samom dokumentacijom o nabavi nije jednoznačno propisano što će se pri dodjeli bodova podrazumijevati pod „naplatnom točkom“. Također je bitno napomenuti da prema ocjeni Državne komisije dokumentacija o nabavi koja je nejasna ne smije tumačiti na štetu bilo kojeg ponuditelja pa tako ni ovdje odabrane zajednice, a koji stav je zauzelo i Visoki upravni sud Republike Hrvatske u više svojih presuda.

Žalitelj je u prilog svojoj argumentaciji da se u slovačkom i češkom sustavu naplate cestarine koristi GNSS (satelitska) tehnologija u kojoj ne postoje naplatne točke u smislu kako ih tumači žalitelj, dostavio mišljenje vještaka, u kojemu objašnjava pristupe koji se primjenjuju kod sustava za naplatu cestarine baziranom na DSRC tehnologiji i sustavu za naplatu cestarine baziranom na GNSS tehnologiji. Vještak tako navodi da DSRC komunikacijska tehnologija koristi mikrovalnu vezu, odnosno frekvenciju od 5,8 GHz te da mogu biti otvorenog i zatvorenog tipa. Dalje navodi da kod zatvorenog tipa sustava veza sa sustavom za naplatu cestarine uspostavlja se pri ulasku vozila na cestu za koju se naplaćuje cestarina (cesta s naplatom) preko uređaja koji se nalazi na vozilu (OBU) koji se povezuje s DSRC uređajem postavljenim uz tu cestu. Nakon što vozilo siđe s takve ceste, DSRC uređaj postavljen na mjestu izlaska ponovno detektira uređaj na vozilu i „skida“ relevantni iznos cestarine, koji se uobičajeno utvrđuje na temelju prijeđene udaljenosti ili izravno s računa povezanog s uređajem na vozilu ili s računa koji se koristi u vezi s određenim sredstvom plaćanja, npr. kreditna kartica ili kartica za gorivo, putem pozadinskog IT sustava. Iz tog se razloga u zatvorenim sustavima za naplatu cestarine takve izlazne točke nazivaju „naplatnim točkama“, zaključuje vještak.

U mišljenju vještak dalje opisuje da se za razliku od zatvorenih sustava kod kojih se infrastruktura koja se postavlja uz cestu s naplatom postavlja na ulazne i izlazne rampe, kod otvorenog sustava infrastruktura za naplatu cestarine, tj. DSRC oprema, postavlja između ulaza i izlaza na takvu cestu, a cestarinu se naplaćuje po prijeđenoj dionici ceste. Obračunatu cestarinu i u ovom se slučaju „skida“ ili s računa povezanog s uređajem na vozilu ili s određenog udaljenog računa, i to tijekom same vožnje, pri čemu se onda svaku takvu DSRC stanicu postavljenu uz cestu s naplatom naziva „naplatnom točkom“, zaključuje vještak.

U nastavku svoga mišljenja vještak opisuje GNSS (globalni navigacijski satelitski sustav) i uvodno navodi da je prednost takvog sustava što infrastruktura koja se postavlja uz cestu gotovo uopće nije potrebna. Dalje navodi da se kod svih modernih sustava za naplatu cestarine utemeljenih na GNSS tehnologiji koji

funkcioniraju po principu „otvorene ceste“, kao što su sustavi implementirani u Češkoj, Slovačkoj ili Njemačkoj primjenjuju algoritmi za uspoređivanje karata. Putem GNSS uređaja ugrađenih na vozilo više ili manje neprestano se generiraju informacije o lokaciji vozila dok se ono kreće. Prikupljene geoinformacije zatim se preko infrastrukture mobilne mreže (putem mobilne telefonije) prenose u centralni IT sustav. Centralni IT sustav zatim dobivene geopodatke uspoređuje s kartom mreže prometnica za koje se naplaćuje cestarina (uspoređivanje karata) te obračunava cestarinu. Budući da se takav proces naplate oslanja na proces uspoređivanja karata, kad je riječ o postojećim sustavima za naplatu cestarine utemeljenima na GNSS tehnologiji „naplatne točke“ ne postoje, zaključuje vještak.

Vještak je također u svojem mišljenju naveo da se danas na naplatnim postajama DSRC sustava postiže stopa uspješnosti naplate cestarine i do 99,99%, što znači da se cestarina uspješno, naplaćuje za sva vozila koja prođu naplatnu točku DSRC sustava, a kad je riječ o sustavima o sustavima utemeljenima na GNSS tehnologiji, stopa uspješnosti naplate cestarine doseže 99,80 do 99,90%.

Na kraju, vještak je iznio svoje stručno mišljenje da sustavi za naplatu cestarine utemeljeni na GNSS tehnologiji, poput onih implementiranih u Slovačkoj i Češkoj Republici, ne predviđaju naplatne točke pa da stoga stručnjaci imenovani od strane ponuditelja koji nudi rješenje utemeljeno na GNSS tehnologiji ne mogu imati takve kvalifikacije.

Iz spisa proizlazi da žalitelj smatra da naručitelj nije valjano na temelju članka 264. stavka 4. ZJN 2016 postavio pitanje slovačkom i češkom društvu za autoceste i zatražio konkretnije podatke o naplatnim točkama (njih više od 30) za koje su izjavili da postoje u njihovim sustavima naplate cestarine, a dovodi u pitanje i ovlaštenje i kompetentnost osoba koje su dale izjave, ispred navedenih društava, za davanje takvih izjava o istinitosti podataka u životopisima stručnjaka. S tim u vezi, treba reći da je odabrana zajednica u žalbeni spis dostavila dodatnu Potvrdu referentnih radova, izdanu od slovačkog društva za autoceste, 19. veljače 2024., kojom potvrđuje činjenicu da član odabrane zajednice SkyToll, a. s., Bratislava, Slovačka Republika, na temelju Ugovora o pružanju sveobuhvatne usluge elektroničke naplate cestarine sklopljenog između društva SkyToll a.s. i društva Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (slovačko društvo za autoceste) „EMS ugovor“ 13. siječnja 2009., između ostalog, izvršio uspostavu sustava naplate cestarina koji koristi sljedeće tehnologije:

- satelit (GNSS) za pozicioniranje i bilježenje prolaska vozila na dionicama cesta s naplatom putem uređaja u vozilu (OBU) koji je instaliran u vozilu,
- mobilnu komunikaciju koristeći standarde GSM-GPRS, posebno za prijenos zabilježenih prolazaka na dionicama cesta s naplatom iz OBU-a do centralnog informacijskog sustava,
- mikrovalnu tehnologiju za komunikacijom na kratkim udaljenostima na frekvenciji od 5,8 GHz između OBU-a i opreme uz cestu koja se nalazi na dionicama cesta s naplatom (naplatne točke),
- tehnologije cestovne opreme uključujući ANPR kamere, kamere konteksta, laserske skenere, itd.

Dalje se u istoj potvrdi slovačkog društva za autoceste opisuje sustav naplate cestarine, kako slijedi:

- neprekidno je u funkciji: 164 mjeseca
- broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30
- broj platnih transakcija dnevno: više od 350.000,00
- broj slika dnevno: više od 750.000,00,
- GNSS sustav dizajniran je, između ostalog, kako bi identificirao svako vozilo na cesti koristeći opremu uz cestu baziranu na ANPR kamerama, DSRC čitačima i njihovoj

komunikaciji s elektroničkom opremom u vozilu, pri čemu se koriste naplatne točke koje koriste DSRC tehnologiju za čitanje podataka s uređaja u vozilu (OBU), uključujući popis posljednjih događaja naplate pohranjenih u OBU-u, među ostalim funkcijama. Prikupljeni događaji naplate se zajedno s drugim podacima zabilježenim od strane naplatnih točaka spremaju, a uključeni su specifični procesi naplate cestarine kako bi se osigurala ispravna naplata cestarine. Naplatne točke provjeravaju sva prolazna vozila za njihovu kategoriju i ispravnu identifikaciju kako bi osigurale učinkovitu i ispravnu naplatu cestarine.

U nastavku potvrde slovačko društvo za autoceste putem odsjeka naplate potvrđuje zadovoljstvo, kao i činjenicu da društvo SkyToll, a. s. do današnjeg dana uredno i na vrijeme ispunjava sve obveze iz Ugovora te činjenicu da su sve informacije navedene u toj referenci istinite.

Opisanu potvrdu slovačkog društva za autoceste potpisao je Ing. Jan Volenik, šef operativnog odjela, ista osoba koja je naručitelju potvrdila istinitost činjenica navedenih u životopisima predloženih Stručnjaka 1, 2 i 3 kada se obratio tome naručitelju kao drugoj ugovornoj strani za provjeru podataka u životopisima stručnjaka na temelju članka 264. stavka 4. ZJN 2016.

Odabrana zajednica je u žalbeni spis dostavila i Potvrdu o referentnim radovima, izdanu od češkog društva za autoceste, od 19. veljače 2024. kojom potvrđuje na temelju Ugovora o isporuci i pružanju sveobuhvatnih usluga rada SEM (Ugovor o isporuci i pružanju sveobuhvatnih usluga elektroničnog sustava naplate cestarine) sklopljenog 20. rujna 2018. između Republike Češke - Ministarstva prometa, pri čemu je češko društvo za autoceste (Ředitelství silnic a dálnic České republiky, Prag, Češka Republika u ulozi cedenta i društava CzechToll s.r.o. i SkyToll a. s., društvo SkyToll a.s pustio je u rad novi sustav naplate elektroničke cestarine u Češkoj Republici utemeljen na vrhunskoj satelitskoj tehnologiji te da elektronički sustav naplate cestarine uglavnom koristi sljedeće tehnologije:

- satelit (GNSS) za pozicioniranje i bilježenje prolaska vozila na dionicama cesta s naplatom putem uređaja u vozilu (OBU) koji je instaliran u vozilu,
- mobilnu komunikaciju koristeći standarde GSM-GPRS, posebno za prijenos zabilježenih prolazaka na dionicama cesta s naplatom iz OBU-a do centralnog informacijskog sustava,
- mikrovalnu tehnologiju za komunikacijom na kratkim udaljenostima na frekvenciji od 5,8 GHz između OBU-a i opreme uz cestu koja se nalazi na dionicama cesta s naplatom (naplatne točke),
- tehnologije cestovne opreme uključujući ANPR kamere, kamere konteksta, laserske skenere, itd.

U nastavku opisane potvrde češko društvo za autoceste opisuje sustav naplate cestarine SEM kako slijedi:

- neprekidno je u funkciji: 45 mjeseca,
- broj naplatnih točaka u sustavu: više od 30,
- broj platnih transakcija dnevno: više od 350.000,00,
- broj slika dnevno: više od 750.000,00,
- GNSS sustav dizajniran je, između ostalog, kako bi identificirao svako vozilo na cesti koristeći opremu uz cestu baziranu na ANPR kamerama, DSRC čitačima i njihovoj komunikaciji s elektroničkom opremom u vozilu, pri čemu se koriste naplatne točke koje koriste DSRC tehnologiju za čitanje podataka s uređaja u vozilu (OBU), uključujući popis posljednjih događaja naplate pohranjenih u OBU-u, među ostalim funkcijama. Prikupljeni događaji naplate se zajedno s drugim podacima zabilježenim od strane naplatnih točaka spremaju, a uključeni su specifični procesi naplate cestarine kako bi se osigurala ispravna naplata cestarine. Naplatne točke provjeravaju sva prolazna

vozila za njihovu kategoriju i ispravnu identifikaciju kako bi osigurale učinkovitu i ispravnu naplatu cestarine.

Opisanu potvrdu svojim potpisom i pečatom ovjerila je Mgr. Hana Hellova, rukovoditeljica odbora za uprave i nadzora elektronske naplate cestarine, isti osoba koja je naručitelju potvrdila istinitost činjenica navedenih u životopisima predloženih Stručnjaka 1, 2 i 3 kada se obratio tome naručitelju kao drugoj ugovornoj strani za provjeru podataka na temelju članka 264. stavka 4. ZJN 2016.

Dakle, odabrana zajednica je u spis dostavila Potvrde druge ugovorne strane iz osobnih referenci koje su žalitelju sporne u životopisima predloženih Stručnjaka 1, 2 i 3 koje sadrže više detalja o sklopljenim ugovorima nego životopisi stručnjaka, kojim Potvrdama druge ugovorne strane, dakle slovačko i češko društvo za autoceste, potvrđuju da je u izvršenju tih ugovora pušten u rad elektronički sustav naplate cestarine koji sustav naplate, svaki za sebe, ima više od 30 naplatnih točaka.

Državna komisija je u žalbenom postupku savjesnom i brižljivom ocjenom svakog dokaz zasebno i svih dokaza zajedno utvrdila sljedeće.

Prije svega treba napomenuti da je Državna komisija pri ocjeni „Izvešća stručnjaka“ Michaela Bibaritscha, mag. in. el., inženjera elektronike i telekomunikacija, u rješenju nazvano „mišljenje vještaka“, uzela u obzir i da se u konkretnom slučaju ne radi o izvođenju dokaza vještačenjem sukladno članku 65. Zakona o općem upravnom postupku (Narodne novine, broj 49/09 i 110/21), već o dokazu koji predstavlja stručno mišljenje osobe koju je u konkretnom slučaju angažirao žalitelj te ga je u tom smislu valjalo i ocijeniti.

Iz spisa predmeta proizlazi da među strankama nije sporno da se u slovačkom i češkom elektroničkom sustavu naplate, iako primarno koristi GNSS (satelitska tehnologija), zapravo koristi kombinacija više tehnologija, među kojima je i kratkodometna DSRC tehnologija kojom se odvija komunikacija između OBU u vozilu (u Projektom zadatku je to ENC uređaj) i opreme uz cestu (u Projektom zadatku je to portal). Premda među strankama nije sporno da se u slovačkom i češkom elektroničkom sustavu naplate koristi kombinacija više tehnologija, sporno je postoje li u tim sustavima naplatne točke. Iz mišljenja vještaka, koje je u spis dostavio žalitelj, proizlazi da ukoliko sustav koristi DSRC tehnologiju, tada sustav ima naplatne točke, dok žalitelj u dodatnom očitovanju tvrdi da primarni GNSS sustav sadrži i opremu koja se temelji na DSRC tehnologiji, no da taj dio opreme služi kao kontrolna, a ne naplatna točka. Iz spisa nadalje proizlazi da je i naručitelj prilikom ocjene referenci priloženih stručnjaka pošao od iste postavke koju je vještak naveo u svojem mišljenju, a to je da sustav koji koristi DSRC tehnologiju ima naplatne točke. Ovdje je bitno za istaknuti da sam žalitelj, parafrazirajući mišljenje vještaka, u žalbi navodi da sustav naplate cestarine temeljen na DSRC tehnologiji, kakav je i ovdje predmet nabave, koristi infrastrukturu mikrovalne veze odnosno frekvenciju od 5.8 GHz, što podrazumijeva da se uređaj postavljen na vozilu detektira na svakom DSRC uređaju uz cestu gdje se nalazi naplatna točka te se prilikom svakog takvog detektiranja na naplatnoj točki obračunava i naplaćuje odgovarajući iznos cestarine. Bitno je napomenuti i to da je žalitelj u žalbi priložio katalog izdan od društva SkyTall a.s., Bratislava, Slovačka Republika pod nazivom „Elektronički nadzor i naplata cestarine na nacionalnoj razini“, u kojemu katalogu je navedeno da je u slovačkom sustavu elektroničke naplate cestarine jedan od podsustava Proxy podsustav *naplatnih* portala mikrovalnih sustava (DSRC). Nadalje, iz dokaza koje su u spis dostavili naručitelj i odabrana zajednica, a radi se o ispisima mrežnih stranica slovačkog i češkog društva za autoceste, također je razvidno, bez ikakve sumnje, a što među strankama nije ni sporno, da slovački i češki elektronički sustav naplate cestarine koriste, između ostalih, i mikrovalnu DSRC tehnologiju za komunikaciju na kratke udaljenosti. Prema tome, Državna komisija u

žalbenom postupku, a na temelju dokaznog materijala priloženog u žalbenom spisu, cijeni osnovanom argumentaciju naručitelja u odgovoru na žalbu da je reference predloženih Stručnjaka 1, 2 i 3 ocijenio valjanima za bodovanje iskustva stručnjaka u smislu točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi, jer se u slovačkom i češkom elektroničkom sustavu naplate cestarine koristi, iako ne primarno, DSRC tehnologija pomoću koje se tehnologije odvija komunikacija između portala, odnosno opreme uz ceste potrebne za detekciju i kategorizaciju vozila (kamere, klasifikatori, antene...) ili RSE opreme, kako je odabrana zajednica naziva, a koja oprema bilježi prolazak svakog vozila i prikuplja podatke nužne za naplatu cestarine.

Slijedom svega naprijed navedenog, imajući na umu sve okolnosti konkretnog slučaja, posebice činjenicu da naručitelj u dokumentaciji o nabavi nije specificirao što obuhvaća pojam „naplatne točke“ u smislu točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi, da između stranaka nije sporno da slovački i češki elektronički sustav naplate koriste više tehnologija, između kojih i DSRC tehnologiju koja nije primarna, za koju tehnologiju je i vještak angažiran od strane žalitelja potvrdio da ima naplatne točke, zatim da je naručitelj učinio provjeru podataka iz životopisa predloženih stručnjaka kod druge ugovorne strane iz predmetnih Ugovora kojima je potvrđena istinitost činjenica da slovački i češki sustav naplate imaju svaki po više od 30 naplatnih točaka te da je odabrani ponuditelj u žalbeni spis dostavio detaljne Potvrde izdane od druge ugovorne strane kojima se dodatno opisuje svaki sustav i potvrđuje da slovački i češki elektronički sustav naplate cestarine imaju svaki po više od 30 naplatnih točaka, Državna komisija ocjenjuje da je odabrana zajednica osobnim referencama navedenim u životopisima stručnjaka, za predložene Stručnjaka 1, Stručnjaka 2 i Stručnjaka 3, dokazala uvjete iz točke 6.6.B) Knjige 1 dokumentacije o nabavi na osnovu kojih je ostvarila maksimalni broj bodova na ime Stručnjaka 1, 2 i 3 te da je žalbeni navod žalitelja neosnovan.

Žalitelj dalje navodi da naručitelj u pregledu i ocjeni ponuda nije izvršio provjeru integriteta na način kako je predviđeno dokumentacijom o nabavi, odnosno da ponudu odabrane zajednice nije ocijenio neprihvatljivom, iako iz javno dostupnih podataka, a riječ je o izjavama predsjednice i premijera Republike Slovačke iz kolovoza 2023., proizlazi da Vlada Republike Slovačke planira poduzeti odgovarajuće jednostrane aktivnosti protiv društva SkyTolla a.s. Bratislava, Slovačka Republika, ovdje člana odabrane zajednice, a vezano za projekt uspostave sustava naplate cestarine u Republici Slovačkoj, koji projekt je, između ostalog, naručitelj uzeo u obzir prilikom bodovanja prethodnog iskustva stručnjaka odabrane zajednice (kao dokaz dostavlja poveznicu i ispis novinskog članka s Index.hr te iz slovačkih medija). Žalitelj je, s obzirom na sadržaj dokumentacije o nabavi, od naručitelja očekivao da su mu poznate javno dostupne informacije koje je, prema njegovom mišljenju, trebao usporediti s Izjavom o integritetu koju su dostavili članovi odabrane zajednice te provjeriti osnovanost navoda iz medija putem nadležnih tijela Slovačke Republike. Žalitelj smatra da je opisanom propustom naručitelja limitirana mogućnost da od odabrane zajednice zatraži očitovanje te da u slučaju nedostatka očitovanja kojim bi se otklonila bilo kakva sumnja u neosnovanost navoda predsjednice i premijera Republike Slovačke iz kolovoza 2023., u skladu s odredbom članka 254. stavka 1. točke 3. ZJN 2016, isključi odabranu zajednicu iz postupka javne nabave zbog teškog profesionalnog propusta koji dovodi u pitanje integritet pojedinih članova odabrane zajednice.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da su Izjave o integritetu, tražene točkom 7.13.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi, dostavila oba člana odabrane zajednice,

potpisane i ovjerene od strane osoba ovlaštenih za zastupanje članova. Ističe da nije točan navod da u pregledu i ocjeni ponuda u konkretnom postupku nije izvršio provjeru integriteta na način kako je predviđeno dokumentacijom o nabavi, pa pojašnjava da je traženi dokaz o integritetu dostavljen na predviđenom obrascu u ponudi potpisan od ovlaštenih osoba, kojom Izjavom se jamči korektnost i nepostojanje bilo kakve zabranjene prakse u postupku nabave te prihvaćanje obaveza navedenih u izjavi. Naručitelju je nejasno zašto žalitelj, kojeg zastupa odvjetničko društvo, kao dokaz navodu da nije izvršio provjeru integriteta, dostavlja članke dnevnog tiska koji sadrže indicije o možebitnom sukobu između člana odabrane zajednice i Vlade Slovačke Republike iz kojih indicija proizlazi da Vlada Slovačke Republike „planira“ poduzeti odgovarajuće jednostrane aktivnosti protiv društva SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika, ovdje člana odabrane zajednice. Naime, nastavlja naručitelj, sukus svih informacija iz novinskih članaka je taj da Vlada Republike Slovačke sa SkyToll a.s. ima sklopljen Ugovor prema kojem bi veliki dio prihoda naplate cestarine trebao pripasti tome društvu, da svakom izmjenom premijera Vlada pokušava smanjiti postotak udjela toga društva u prihodu od naplate cestarine kako bi posljedično došlo do smanjenja cijena cestarine te da je jedan od premijera (Ludovit Odor) najavio podizanje kaznene prijave protiv društva SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika. Naručitelj ističe da nema dokaz o tome je li kaznena prijava doista i podnesena i ako je, zbog kojih okolnosti. Čak da je i imao saznanja o nakanama premijera Slovačke Republike da podigne kaznenu prijavu protiv društva SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika ta okolnost, ističe naručitelj, svakako nije okolnost zbog koje bi doveo u pitanje ozbiljnost ponude jednog člana odabrane zajednice, jer se ocjena sposobnosti donosi na temelju dostavljenih dokaza i dokumentacije. Pored toga, naručitelj upozorava da je žalitelj propustio dostaviti i članke koji govore o daljnjem slijedu događaja, a to je, ne samo da protiv društva SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika nije podnesena kaznena prijava, nego je s istim društvom sklopljen i dodatak Ugovoru kojim se produljuje rok izvršenja predmetnog Ugovora na još dvije godine, o čemu je također izvještavao dnevni tisak Slovačke Republike (dostavlja poveznicu na mrežnu stranicu i ispis novinskih članaka iz slovačkih medija).

Odabrana zajednica u očitovanju naglašava da nema nikakvih kaznenih postupaka pokrenutih protiv društva SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika, ovdje člana zajednice, od strane slovačkih vlasti ili vlasti bilo koje druge države, da to društvo posluje unutar pravnog okvira Slovačke Republike te nema tekućih istraga ili pravnih sporova protiv tog društva. Ističe da društvo SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika nije predmet bilo kakvih kaznenih ili drugih pravnih postupaka, nije predmet ikakve tužbe i nije bio predmet ikakvih pravnih postupaka koji su u vezi s zaključivanjem Ugovora o pružanju sveobuhvatne usluge elektroničke naplate cestarine i Ugovora o pružanju usluge za prikupljanje i registraciju elektroničkih vinjeta za korištenje određenih cestovnih dionica, oba sklopljena između društva SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika i Nacionalnog društva za autoceste u Slovačkoj Republici. Pored opsega Izjave o integritetu priložene u ponudi, na kojoj inzistira, odabrana zajednica navodi da dodatno iskreno izjavljuje da društvo SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika ne bilježi ikakve pravne sporove od strane Slovačke Republike, pojedinačnih Ministarstava Slovačke Republike ili ovlaštenih osoba ili od strane nacionalnog društva za autoceste te da se ne pojavljuje u ni u kakvim pravnim postupcima kao tuženik/tuženik, kao tužitelj/tvrđitelj ili kao umješlač na strani tuženika i/ili tužitelja (prilaže „Izjavu pod prisegom“ društva SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika od 18. veljače 2024). Odabrana zajednica također izjavljuje da je društvo SkyToll a.s., Bratislava, Slovačka Republika registrirano na Popisu gospodarskih

subjekata koji vodi Ured za javnu nabavu Slovačke Republike, pa pojašnjava da samo subjekti koji su dokazali usklađenost s pravnim zahtjevima mogu biti registrirani na tome Popisu te će biti uklonjeni s popisa i onemogućeni u sudjelovanju u postupcima javne nabave ukoliko više ne ispunjavaju postavljene uvjete (dostavlja poveznicu na mrežne stranice i snimku zaslona registra Ureda za javnu nabavu). Odabrana zajednica dodatno napominje da je u predmetnom postupku javne nabave dostavila svu traženu dokumentaciju o nepostojanju osnova za isključenje iz točke 3.1.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi (izvatke iz kaznenog registra za članove zajednice, podugovaratelja, sve članove uprave/nadzornog odbora; izjave o nekažnjavanju) i nesporno dokazala da takva osnova ne postoji, dok žalitelj, s druge strane, paušalno ističe da postoji sumnja u takvu ocjenu, a sumnju temelji na novinskim člancima koji bi trebali, prema stavu žalitelja, biti jače dokazne snage od javnih isprava koje je odabrana zajednica dostavila u postupku.

Ispitujući osnovanost žalbenog navoda izvršen je uvid u dokazni materijal kojim su utvrđene sljedeće činjenice.

Točkom 7.13. Knjige 1 dokumentacije o nabavi naručitelj je propisao *Druge podatke koje smatra potrebnima*. Tako je točkom 7.13.1. *Integritet ili Načelo savjesnosti i poštenja* naručitelj propisao sljedeće:

„Sukladno Akcijskom planu Vlade Republike Hrvatske za provođenje Antikorupcijskog programa za trgovačka društva u državnom vlasništvu svake godine donosi (i objavljuje na webstranici www.hac.hr) svoj Akcijski plan za provođenje Antikorupcijskog programa kojim je predviđena primjena Klauzule integriteta u dokumentacijama za nadmetanje i u ugovorima kod svih postupaka javne nabave. Svi ponuditelji koji sudjeluju u postupcima javne nabave Hrvatskih autocesta d.o.o., obvezni su svojoj ponudi priložiti potpisanu Izjavu o integritetu. Potpisom predmetne Izjave o integritetu ponuditelj jamči korektnost u postupku nabave te nepostojanje bilo kakve zabranjene prakse u svezi s postupkom nabave (korupcija, prijetnja prijevara sukladno definicijama iz Izjave) i prihvaćaju obveze navedene u Izjavi. 39 Izjavu o integritetu, daje osoba ovlaštena po zakonu za zastupanje gospodarskog subjekta. Izjava o integritetu mora biti u obliku Priloga 4 Knjige 1. U slučaju da ponudu dostavlja zajednica gospodarskih subjekata, traženu Izjavu mora zasebno dati osoba ovlaštena po zakonu za zastupanje svakog gospodarskog subjekta iz zajednice gospodarskih subjekata. Naručitelj će odbiti ponudu ponuditelja:

- koji ne dostavi Izjavu o integritetu u skladu s ovom točkom,
- koji je dostavio Izjavu o integritetu, ukoliko naručitelj na temelju svojih saznanja i dokaza utvrdi, na temelju objektivne procjene okolnosti svakog pojedinog slučaja, da su direktori, radnici i zastupnici društva/gospodarskog subjekta, koji djeluju u ime društva/gospodarskog subjekta, odnosno djeluju po nalogu ili uz suglasnost društva/gospodarskog subjekta, bili uključeni u korupciju, prijetnju ili prijevaru (prema definicijama iz same Izjave) u vezi s bilo kojim postupkom javne nabave ili prilikom izvođenja radova, isporuke robe ili isporuke usluga u posljednje dvije godine od početka postupka javne nabave.“

Naručitelj je u sklopu dokumentacije o nabavi objavio i obrazac Izjave o integritetu (Prilog 4.). Prema sadržaju obrasca Izjave o integritetu potpisnik, kao osoba po zakonu ovlaštena za zastupanje gospodarskog subjekta, izjavljuje da nije osobno niti gospodarski subjekt (ponuditelj/član zajednice ponuditelja; dalje u tekstu „društvo“) te prema njegovom saznanju niti svi direktori, radnici i zastupnici društva, koji djeluju u ime društva, odnosno djeluju po nalogu ili uz suglasnost društva, nisu bili uključeni u korupciju, prijetnju ili prijevaru (prema niže navedenoj definiciji) u vezi s bilo kojim postupkom javne nabave ili prilikom izvođenja radova, isporuke robe ili isporuke usluga

te se obvezuje obavijestiti naručitelja o uključenosti osoba iz ovog stavka u korupciju, prijetnju ili prijevaru ukoliko do toga dođe tijekom postupka javne nabave ili pri sklapanju ugovora. Istom Izjavom potpisnik se obvezuje na zahtjev naručitelja, tijekom trajanja postupka javne nabave, odnosno ako se naša ponuda prihvati, tijekom trajanja ugovora, imenovati naručitelju prihvatljivog predstavnika do kojega će naručitelj imati potpuni i brzi pristup, a koji će imati obvezu i potrebne ovlasti voditi brigu o ispunjavanju obveza koje je društvo preuzelo tom Izjavom. Ako je društvo ili bilo koji od direktora, radnika ili zastupnika društva koji djeluju u tom svojstvu, bilo/i osuđeni za prekršaj ili kazneno djelo koji uključuje korupciju, prijetnju ili prijevaru u vezi s bilo kojim postupkom javne nabave, tijekom pet godina koje neposredno prethode toj Izjavi, društvo izjavljuje da je prema odgovornoj osobi i takvom direktoru, radniku ili zastupniku poduzelo mjere sukladno važećim zakonima. Nadalje, potpisnik izjavljuje da u slučaju prihvaćanja ponude društva, odnosno sklapanja ugovora, dozvoljava naručitelju ili predstavnicima koje on imenuje, pregled dokumentacije ponuditelja u vezi poduzetih mjera iz stavka 3. te Izjave. Također se obvezuje čuvati dokumentaciju iz stavka 4. te Izjave u skladu s mjerodavnim zakonima, ali u svakom slučaju barem šest godina od datuma dovršetka ugovora.

U nastavku obrasca Izjave o integritetu naručitelj je dao definiciju pojedinih izraza koji se u Izjavi koriste pa je tako propisao da:

- „Korupcija“ znači nuđenje, davanje ili obećavanje nekog dara ili druge koristi koja može utjecati na djelovanje neke odgovorne osobe, da u granicama svoje ovlasti obavi radnju koju ne bi smio obaviti ili ne obavi radnju koju bi morao obaviti da u granicama svoje ovlasti obavi radnju koju bi morao obaviti ili ne obavi radnju koju ne bi smio obaviti, vezano uz postupak javne nabave ili izvršenje nekog ugovora, te posredovanje pri nuđenju, davanju ili obećavanju dara ili druge koristi službenoj ili odgovornoj osobi pod gore navedenim uvjetima.

- „Prijetnja“ znači prijetnju nekoj službenoj ili odgovornoj osobi kakvim zlom da bi je se ustrašilo ili uznemirilo u vezi s njezinim radom ili položajem, vezano uz postupak javne nabave ili izvršenje nekog ugovora.

- „Prijevara“ znači dovođenje bilo koga u vezi s postupkom javne nabave ili izvršenja ugovora u zabludu lažnim prikazivanjem ili prikrivanjem činjenica s ciljem pribavljanja protupravne imovinske koristi. Navedeno uključuje i sporazume između ponuditelja protivno propisima o zaštiti tržišnog natjecanja.

- „Naručitelj“ označava osobu koja je tako imenovana u dokumentaciji za nadmetanje ili ugovoru.

- „Odgovorna osoba“ označava osobu sukladno članku 87. stavak 6. Kaznenog zakona (Narodne novine, broj 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/22).

Uvidom o odabranu ponudu utvrđeno je da sadrži Izjave o integritetu oba člana odabrane zajednice, sačinjene na predlošku obrasca Priloga 4. Knjige 1 dokumentacije o nabavi, potpisane od strane ovlaštenih osoba svakog člana odabrane zajednice i ovjerene pečatom člana.

Za ocjenu žalbenog navoda mjerodavno pravo čine odredbe članka 254., članka 280. stavka 1. i 4., članka 290. stavka 1., članka 293., članka 301. stavka 1. i 2., članka 399. stavka 3. te članka 403. ZJN 2016, kao i članka 19. stavka 1. Pravilnika.

Iz spisa proizlazi da među strankama nije sporno da su oba člana odabrane zajednice u ponudi priložila Izjave o integritetu, sačinjene na naručiteljevom obrascu, koje Izjave, dakle, imaju sadržaj sukladan dokumentaciji o nabavi te su ovjerene potpisom ovlaštene osobe i pečatom člana zajednice. Žalitelj je stava da je naručitelj bio dužan, sukladno sadržaju točke 7.13.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi, provjeriti

integritet osoba navedenih u dostavljenim Izjavama, s tim da su svi žaliteljevi argumenti usmjereni prema jednom članu odabrane zajednice - društvu SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika. Žalitelj svoj stav temelji isključivo na novinskim člancima iz hrvatskog i slovačkog (digitalnog) tiska.

Prema ocjeni Državne komisije, osnovano naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da novinski članak o nakani da se podnese kaznena prijava protiv člana odabrane zajednice ne sadrži podatke na temelju kojih je bio dužan izvršiti naknadnu provjeru, kako to propisuje točka 7.13.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi, odnosno da se ne može smatrati da je zbog sadržaja novinskih članaka na Internetu imao saznanja na temelju kojih je trebao izvršiti naknadnu provjeru sadržaja priloženih Izjava o integritetu. Naime, odredbom točke 7.13.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi propisano je da će naručitelj odbiti ponudu, ukoliko na temelju svojih saznanja i dokaza, a na temelju objektivne procjene okolnosti svakog pojedinog slučaja, utvrdi da su osobe iz te točke bile uključene u korupciju, prijetnju ili prijevaru (prema definicijama iz same Izjave) u vezi s bilo kojim postupkom javne nabave ili prilikom ispunjenja bilo kojeg ugovora u posljednje dvije godine od početka postupka javne nabave. Prema ocjeni Državne komisije, u konkretnom slučaju nisu ispunjeni uvjeti iz točke 7.13.1. Knjige 1, odnosno razvidno je iz spisa da naručitelj nije na temelju svojih saznanja i dokaza te objektivnom procjenom okolnosti utvrdio da je koja od osoba iz te točke bila uključena u koje od dijela koje ta točka navodi. Osim toga, Državna komisija je uzela u obzir okolnost da je odabrana zajednica u žalbeni spis dostavila dodatnu izjavu člana zajednice SkyToll a.s. Bratislava, Slovačka Republika, dakle pored Izjave o integritetu koju je dostavio uz ponudu, koju dodatnu izjavu je nominirao kao „Izjava pod prisegom“ i dana je putem ovlaštenog pravnog zastupnika (odvjetnika) 18. veljače 2024., kojom izjavljuje da društvo SkyToll a.s. nije stranka u bilo kakvom postupku kao tužitelj/tužitelj ili tuženik/tuženik u sudskom, arbitražnom, kaznenom, upravnom i bilo kojem drugom postupku, čija bi druga strana tj. tužitelj/tužitelj i/ili tuženik/tuženik bila Slovačka Republika, posebno Ministarstvo prometa Slovačke Republike i/ili Nacionalno društvo za autoceste. Pored toga, bitno je za istaknuti da žalitelju nije sporno da je odabrana zajednica dokazala nepostojanje obvezne osnove za isključenje iz točke 3.1.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi koja se odnosi na pravomoćne kaznene presude, među ostalim kaznenim dijelima, i za korupciju i prijevaru, dok fakultativnu pravnu osnovu za isključenje iz članka 254. stavka 1. točke 3. ZJN 2016 naručitelj u dokumentaciji o nabavi nije ni propisao.

Slijedom svega naprijed navedenog, primjenom mjerodavnog prava na utvrđeno činjenično stanje, cijeneći svaki dokaz zasebno i sve dokaze zajedno, Državna komisija je u žalbenom postupku utvrdila da naručitelj nije učinio povredu odredbi točke 7.13.1. Knjige 1 dokumentacije o nabavi i članka 254. stavak 1. točke 3. ZJN 2016, koju mu žalitelj stavlja na teret te da je i ovaj žalbeni navod neosnovan.

Postupajući po službenoj dužnosti na temelju odredbe članka 404. stavka 1. ZJN 2016, a u odnosu na osobito bitne povrede iz članka 404. stavka 2. toga Zakona, nisu utvrđene osobito bitne povrede postupka.

Žalitelj je postavio zahtjev za naknadu troškova žalbenog postupka u ukupnom iznosu od 91.342,00 eura, koji iznos se odnosi na trošak uplaćene naknade za pokretanje žalbenog postupka u iznosu od 66.360,00 eura; trošak sastava žalbe i podneska po opunomoćeniku s pripadajućim PDV-om u iznosu od 18.750,00 eura sukladno točki 25. Tarife o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika (Narodne novine, broj 138/23.); zatim trošak Nalaza i mišljenja vještaka u iznosu od 4.800,00 eura te trošak prijevoda priloženih dokaza u iznosu od 1.432,00 eura.

Za ocjenu žaliteljevog zahtjeva mjerodavno pravo čine odredbe članka 431. stavka 2. i 4. ZJN 2016.

S obzirom na to da je žalba neosnovana, sukladno odredbi članka 431. stavka 4. ZJN 2016, žalitelju ne pripada pravo na naknadu troškova žalbenog postupka. Slijedom navedenog, odlučeno je kao u točki 2. izreke ovog rješenja.

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.

PREDSJEDNICA

Maja Kuhar

