



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

**KLASA: UP/II-034-02/24-01/270
URBROJ: 354-02/13-24-9
Zagreb, 11. srpnja 2024.**

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave, OIB: 95857869241, u Vijeću sastavljenom od članova: Maje Kuhar, predsjednice, te Danijele Antolković i Zvonimira Jukića, članova, povodom žalbe žalitelja 3sixty consulting s.r.o., Bratislava, Slovačka Republika, odgovarajući identifikacijski broj: SK2022735374, u odnosu na odluku o odabiru, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2023/S 0F2-0041823, predmet nabave: stručni nadzor nad radovima na ugradnji novog sustava naplate cestarine, 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 članaka 398. i 425. Zakona o javnoj nabavi (Narodne novine, broj 120/16 i 114/22; dalje u tekstu: ZJN 2016) donosi sljedeće

R J E Š E N J E

1. Žalba žalitelja 3sixty consulting s.r.o., Bratislava, Slovačka Republika odbija se kao neosnovana.
2. Odbija se zahtjev žalitelja 3sixty consulting s.r.o., Bratislava, Slovačka Republika za naknadom 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 9. listopada 2023. u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske (dalje u tekstu: EOJN RH) poziv na nadmetanje i dokumentaciju o nabavi u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2023/S 0F2-0041823, predmet nabave: stručni nadzor nad radovima na ugradnji novog sustava naplate cestarine. Kriterij odabira je ekonomski najpovoljnija ponuda na temelju kriterija cijena ponude (70 bodova) i stručno iskustvo predloženih stručnjaka 1, 6 i 7 (30 bodova).

U predmetnom postupku javne nabave dostavljene su tri ponude, naručitelj je u postupku pregleda i ocjene ponuda sve ponude ocijenio valjanima te Odlukom o odabiru KLASA: 500-01/23-01/501, URBROJ: 4211-100-24-19 od 23. svibnja 2024., koja je objavljena u EOJN RH 24. svibnja 2024, odabrao ponudu zajednice gospodarskih subjekata Centar za organizaciju građenja d.o.o., Zagreb i IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U., Bilbao, Kraljevina Španjolska (dalje u tekstu: odabrani ponuditelj).

Na navedenu Odluku o odabiru urednu je žalbu 31. svibnja 2024. izjavio žalitelj 3sixty consulting s.r.o., Bratislava, Slovačka Republika. Žalitelj u žalbi osporava

zakonitost postupka pregleda i ocjene odabrane ponude, svoje ponude i ponude trećerangirane zajednice gospodarskih subjekata IN Stria d.o.o., Zagreb, IGEA d.o.o., Brezovica pri Ljubljani, Republika Slovenija i IBE d.d., Ljubljana, Republika Slovenija (dalje u tekstu: trećerangirani ponuditelj). Žalitelj predlaže usvojiti žalbu i poništiti Odluku o odabiru, uz naknadu troškova žalbenog postupka.

Naručitelj u odgovoru na žalbu u bitnome smatra žalbene navode neosnovanima slijedom čega predlaže odbiti žalbu i zahtjev za naknadom žalbenih troškova kao neosnovane.

Odabrani ponuditelj nije dostavio svoje očitovanje na žalbu sukladno odredbi članka 418. ZJN 2016.

Ni trećerangirani ponuditelj nije dostavio svoje očitovanje na žalbu.

Tijekom postupka pred ovim tijelom izvedeni su dokazi pregledom i analizom dostavljenog dokaznog materijala koji se sastoji od obavijesti o nadmetanju, dokumentacije o nabavi, zapisnika o javnom otvaranju ponuda, zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda, Odluke o odabiru, odabrane ponude, žaliteljeve ponude, ponude trećerangiranog ponuditelja te ostalih dokaza.

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

Žalba je neosnovana.

Osporavajući valjanost odabrane ponude, žalitelj navodi da je odabrani ponuditelj, postupajući po zahtjevu naručitelja za produženjem roka valjanosti ponude i jamstva za ozbiljnost ponude, sukladno odredbama ZJN 2016 trebao dostaviti anekse garancija banke dostavljenih u ponudi. Međutim, isti je protivno ZJN 2016 u ponudu uveo novi dokument garanciju banke od jednog člana zajednice ponuditelja (Centar za organizaciju građenja d.o.o.) na puni iznos jamstva za ozbiljnost ponude. Time je dokaz dostavljen u ponudi (garancija banke člana zajednice IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.) stavio van snage. Smatra da je naručitelj prihvaćanjem nove bankarske garancije postupio suprotno ZJN 2016 i rješenjima ovoga tijela da je dopušteno tražiti samo pojašnjenje/upotpunjavanje u već dostavljenoj garanciji.

Odgovarajući na žalbeni navod, naručitelj u bitnome opisuje funkciju bankarske garancije te se poziva na odredbe Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine broj 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22 i 155/23) i ZJN 2016 koji uređuju taj instrument. Na temelju toga naručitelj zaključuje da odredbe ZJN 2016 koje govore o jamstvu za ozbiljnost ponude ne propisuju, odnosno ne zabranjuju da drugi gospodarski subjekt koji ne sudjeluje u postupku javne nabave uplati novčani polog kao jamstvo za ozbiljnost za račun ponuditelja, kao ni da bude nalogodavac na bankarskoj garanciji kao instrumentu jamstva za ozbiljnost ponude isto tako za račun ponuditelja. Dakle, bitna svojstva jamstva za ozbiljnost ponude jesu ta da je iz istog nedvojbeno vidljivo da se radi o jamstvu za ozbiljnost ponude u predmetnom postupku javne nabave te da drugi gospodarski subjekt može nastupati u ime i za račun ponuditelja budući da u tom slučaju poprima svojstvo nalogoprimca prema ponuditelju u skladu s pozitivnim propisima. Na isti način gospodarski subjekt može biti nalogodavac na bankarskoj garanciji ukoliko je iz bankarske garancije nedvojbeno vidljivo tko je nalogodavac, tko je korisnik, tko je ponuditelj, iznos i svrha u koju se izdaje garancija. U slučaju zajednice gospodarskih subjekata jamstvo za ozbiljnost ponude može dostaviti bilo koji član iz zajednice gospodarskih subjekata u cijelosti ili

parcijalno s članom/ima, u obliku i ukupnom iznosu kako je propisano dokumentacijom o nabavi.

Očitujući se na odgovor naručitelja na žalbu, žalitelj se dodatno poziva na praksu ovoga tijela razvidnu iz rješenja KLASA: UP/II-034-02/21-01/548 u kojem je, navodi žalitelj, Državna komisija ocijenila da je dopušteno tražiti samo pojašnjenje/upotpunjavanje dostavljenih garancija, a da je dostava u potpunosti nove garancije nezakonita.

U svrhu rješavanja spornog pitanja, pregledane su odredbe dokumentacije o nabavi pa je tako utvrđeno da je naručitelj u točki 7.4.1.1., između ostalog, propisao da ponuditelj, kao sastavni dio ponude, mora dostaviti jamstvo za ozbiljnost ponude u iznosu od 66.000,00 eura, da jamstvo za ozbiljnost ponude mora biti u obliku garancije banke te da trajanje jamstva za ozbiljnost ponude ne smije biti kraće od roka valjanosti ponude.

U točki 7.4.1.4. naručitelj je propisao da sukladno članku 216. stavak 2. ZJN 2016, ako tijekom postupka javne nabave istekne rok valjanosti ponude i jamstva za ozbiljnost ponude, naručitelj je obavezan zatražiti produženje roka valjanosti ponude i jamstva od ponuditelja koji je podnio ekonomski najpovoljniju ponudu. U tu svrhu naručitelj će ponuditelju dati primjereni rok ne kraći od pet dana. Jamstvo za ozbiljnost ponude naručitelj će vratiti neposredno nakon završetka postupka javne nabave.

Tijekom roka za dostavu ponuda gospodarski subjekt je postavio upit naručitelju tko, u slučaju zajednice gospodarskih subjekata, može dati jamstvo, može li svaki član za svoj dio i ako može, ostaje li Prilog 3 (obrazac jamstva za ozbiljnost ponude) u istom obliku ili se mijenja. Naručitelj je na taj upit odgovorio da u slučaju zajednice gospodarskih subjekata jamstvo može dostaviti bilo koji član u cijelosti ili parcijalno s članom/ima u obliku i ukupnom iznosu kako je propisano dokumentacijom o nabavi. Neovisno o tome koji član zajednice je u garanciji banke naveden kao nalogodavac iz teksta garancije mora biti vidljivo da je banka upoznata da nalogodavac kao član zajednice (navedeni svi članovi) dostavlja jamstvo i da će banka isplatiti navedeni iznos u slučaju da bilo koji od članova prouzroči slučajeve iz točke 7.4.1.3. dokumentacije o nabavi u kojima naručitelj ima pravo zadržati i naplatiti jamstvo.

Pregledom odabrane ponude utvrđeno je da je odabrani ponuditelj dostavio dvije garancije banke - jednu od člana Centar za organizaciju građenja d.o.o., a drugu od člana IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U. Svaka je izdana na iznos od 33.000,00 eura. Na svakoj garanciji je naveden svaki taj član zajednice zasebno kao nalogodavac te je u tekstu garancije navedeno da je banka upoznata da je nalogodavac član zajednice gospodarskih subjekata (navedeni svi članovi). Vidljivo je da garancije vrijede do 29. ožujka 2024.

Nadalje, utvrđeno je da je naručitelj tijekom postupka pregleda i ocjene ponuda od odabranog ponuditelja tražio produljenje roka valjanosti ponude i jamstva. Odabrani ponuditelj je dostavio aneks garancije Zagrebačke banke d.d. br. 2304006223 koji glasi na člana Centar za organizaciju građenja d.o.o., a kojim se produžuje rok valjanosti na 31. svibnja 2024. i povećava iznos garancije na 66.000,00 eura. Iz teksta garancije je vidljivo da je banka upoznata da nalogodavac kao član zajednice (navedena su oba člana) dostavlja jamstvo – sve odredbe garancije koje nisu tim aneksom mijenjane ostaju važiti do prestanka važnosti garancije. U popratnom dopisu odabranog ponuditelja navedeno je da član zajednice Centar za organizaciju građenja d.o.o. dostavlja taj aneks jamstva u cjelokupnoj vrijednosti traženog iznosa (66.000,00 eura) zbog potencijalnog problema s isporukom polovice jamstva njegovog inozemnog partnera u zadanom roku (do 28. ožujka 2024. do 15:00 h).

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda utvrđeno je da je naručitelj konstatirao zatraženo produženje roka valjanosti ponude i jamstva, kao i dostavljanje produženja od strane odabranog ponuditelja.

Među strankama je sporno je li naručitelj postupio nezakonito kada je prihvatio jamstvo za ozbiljnost ponude odabranog ponuditelja dostavljeno po zahtjevu naručitelja za produženjem roka valjanosti ponude i jamstva.

U konkretnom slučaju mjerodavne su odredbe članaka 216. stavka 2., 280. stavka 4. i 290. stavka 1. ZJN 2016.

Budući da je, slijedom opisanog činjeničnog stanja, razvidno da je odabrani ponuditelj postupio sukladno odredbama dokumentacije o nabavi kojima je propisano da u slučaju zajednice gospodarskih subjekata jamstvo može dostaviti bilo koji član u cijelosti, da produženo jamstvo glasi na iznos od 66.000,00 eura kako je traženo, da je u obliku garancije banke i sadrži ostale podatke propisane u točki 7.4.1. dokumentacije o nabavi (što žalitelj niti ne osporava), prema ocjeni ovoga tijela, naručitelj nije postupio nezakonito kada je prihvatio takvo jamstvo kao valjano pa je žalbeni navod ocijenjen neosnovanim. Pritom valja napomenuti da se u konkretnom slučaju ne radi o upotpunjavanju/pojašnjenju ponude sukladno članku 293. ZJN 2016, već o traženju produženja roka valjanosti ponude i jamstva od ponuditelja koji je podnio ekonomski najpovoljniju ponudu sukladno odredbi članka 216. stavka 2. ZJN 2016 pa je u konkretnom slučaju promašeno pozivanje žalitelja na taj institut.

Žalitelj, i dalje osporavajući odabranu ponudu, navodi da odabrani ponuditelj predloženim stručnjacima 1, 6 i 7 nije udovoljio zahtjevu tehničke i stručne sposobnosti iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi.

Tako stručnjaku 1 – glavnom nadzornom inženjeru (Asier Anacabe) osporava projekt pod rednim brojem 1. iz životopisa naziva „Nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarine na naplatnoj postavi Irun Toll“. Navodi da je iz životopisa vidljivo da je stručnjak bio voditelj projekta odgovoran za izgradnju i uspostavu naplate cestarine, a da nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), kako je traženo dokumentacijom o nabavi. Smatra da bi upotpunjavanje i pojašnjavanje istoga ili samoinicijativno dostavljanje osobnih referenci dovelo do pregovaranja s kriterijem za odabir ponude.

Stručnjaku 6 – stručnjak za sustave uz prometnicu (Iñigo Larraondo) osporava projekt pod rednim brojem 2. iz životopisa naziva „Sustav slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ navodeći da je odabrani ponuditelj u životopisu naveo da se projekt nije odnosio na stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate, već da predmetni projekt uključuje implementaciju naplatnih točaka bez barijera opremljenih tehnologijom „free flow“. Također, u životopisu se navodi da je stručnjak nadgledao detaljni dizajn, razvoj, ugradnju i ispitivanje sustava uz cestu te implementaciju Multi Lane Free Flow-a, a ne nadzor nad radovima. Iz dostavljenog životopisa je vidljivo da je stručnjak sudjelovao na projektu radova prilikom izgradnje sustava naplate cestarine, a da nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), kako je traženo.

Stručnjaku 7 – stručnjak za središnji sustav (Nuria Gomez) osporava projekt pod rednim brojem 2. iz životopisa naziva „Planiranje, projektiranje i nadzor inteligentnih transportnih sustava (ITS) autoceste Modjo-Hawassa“ navodeći da je iz opisa projekta vidljivo da je predmetna usluga obuhvaćala nadzor implementacije ITS i naplate cestarine, a predmetni stručnjak je nadzirao samo implementaciju središnjeg

sustava naplate cestarine koji predstavlja samo dio sustava naplate cestarine pa tako ne udovoljava propisanom zahtjevu naručitelja.

Odgovarajući na žalbene navode, naručitelj u bitnome za stručnjaka 1 i spornu referencu navodi da nije koristio institut upotpunjavanja/pojašnjenja budući da je iz životopisa razvidno da je predmetni ugovor obuhvaćao nadzor rekonstrukcije/izgradnje nove naplatne postaje te nadzor projektiranja, montaže, puštanja u rad cjelokupnog sustava. Točkom 4.2.2., a niti u ostatku dokumentacije za nadmetanje, nije propisano da sustav naplate mora biti slobodnog protoka s više voznih trakova (engl. Multi Lane Free Floww-MLFF). Nadalje, u točki 4.2.2. dokumentacije o nabavi nije propisano da je stručnjak morao vršiti stručni nadzor u smislu članka 56. Zakona o gradnji (Narodne novine broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19). U pogledu stručnjaka 6 i njegove sporne reference, naručitelj navodi da je u opisu poslova navedeno da je stručnjak nadgledao detaljni dizajn, razvoj, ugradnju i ispitivanje sustava uz cestu te implementaciju Multi Lane Free Flowa, a iz čega proizlazi da je navod žalitelja netočan. Budući da je razvidno da je član zajednice IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U. nadzirao proces implementacije od početka do kraja, analogijom je nedvojbeno da njihov stručnjak za sustave uz prometnicu posjeduje traženo iskustvo u nadzoru. Naručitelj nije dokumentacijom o nabavi izričito definirao terminologiju nadzora iz čega proizlazi da ista usluga nije isključivo normirana samo jednim govornim područjem. U opisu usluga se navode termini nadzirao, kontrolirao, nadgledao i sl., a isti termini se, navodi naručitelj, mogu različito interpretirati kod prevođenja, dok u hrvatskom izričaju svi ti termini služe kao istoznačnice budući da vršenje kontrole, nadzora ili nadgledanja u konačnici imaju za zadaću provjeru svih radnji izvođača. Dakle, budući da se u ovom slučaju radi o istoznačnicama, naručitelj je stava da nema razloga za eliminaciju referenci, a promatrajući cijeli kontekst opisa usluge iz životopisa. U pogledu stručnjaka 7 i njegove reference, naručitelj navodi da dokumentacijom o nabavi nigdje nije propisao kilometražu ceste/autoceste kao okolnost koja će služiti pri dodjeli dodatnih bodova stručnjacima u svrhu bodovanja kvalitativnog kriterija. Također, okolnost što je druga ugovorna strana zbog kašnjenja građevinskih radova odlučila otvoriti polovicu autoceste (94 km od prvotno planiranih 202 km) je potpuno irelevantna kod dodjele bodova ovom stručnjaku budući da se isti ne dodjeljuju za duljinu dionice/ceste/autoceste nego isključivo za iskustvo u nadzoru nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate u svojstvu stručnjaka za središnji sustav. Smisao angažmana pojedinih stručnjaka u ovom predmetu nabave je sudjelovanje više različitih stručnjaka za pojedine dijelove sustava odnosno u konkretnom slučaju, sudjelovanje stručnjaka za središnji sustav (stručnjak 7). Nelogično je i neprihvatljivo tumačiti da projekt dostavljen u životopisu ne predstavlja jednu cjelinu samo iz razloga što se druga ugovorna strana zbog kašnjenja građevinskih radova odlučila otvoriti polovicu autoceste i to od grada Modjo do grada Zeway. Navedena dionica sadrži pet naplatnih postaja. Sustav naplate izveden na tom dijelu autoceste, premda skraćen u odnosu na prvobitno zamišljenu duljinu, u svojoj biti predstavlja cjelinu, jedinstven i povezan sustav koji u sebi sadrži pet naplatnih postaja, cjelovit u svim zamišljenim postavkama idejnog projekta, izgradnje i implementacije, svrsishodan u namjeni čak i da se radi o samo jednoj ili dvije naplatne postaje. Druga ugovorna strana zbog nastanka različitih okolnosti može pribjeći izmjeni ugovora i isti izvršiti u više faza nego što je zamišljeno, dodajući jednu po jednu naplatnu postaju, ali to nikako ne može dovesti u pitanje stručnost i iskustvo osoba koje su kao druga ugovorna strana sudjelovale u izvršenju ugovora. Dakle, de facto autocesta Modjo - Zeway nikako ne predstavlja samo dio sustava naplate cestarine nego predstavlja točno ono što je naručitelj i propisao dokumentacijom - jedan sustav naplate.

Očitujući se na odgovor naručitelja na žalbu, žalitelj se poziva na rješenja ovoga tijela KLASA: UP/II-034-02/18-01/521 u kojem je, navodi žalitelj, Državna komisija ocijenila da se za dokazivanje iskustva usluge nadzora u dokumentaciji o nabavi ne može propisati dokazivanje istoga iskustvom na radovima. Navedeno shvaćanje i tumačenje Državne komisije vrijedi i u pregledu pristiglih ponuda gdje se iskustvom u radovima pokušava dokazati propisano iskustvo u uslugama nadzora. Državna komisija je isti stav, navodi žalitelj, zauzela i u predmetu KLASA: UP/II-034-02/22-01/782 odnosno ocijenila je da dostavljena referenca mora odgovarati propisanom uvjetu iz dokumentacije o nabavi. Državna komisija je isti stav zauzela i u predmetu: KLASA: UP/II-034-02/23-01/508 odnosno ocijenila je da dostavljena referenca nije ista ili slična propisanom uvjetu iz dokumentacije o nabavi. U rješenju KLASA: UP/II-034-02/23-01/707, navodi žalitelj, Državna komisija je ocijenila da se u svrhu priznavanja reference mora sudjelovati na cijelom projektu, a ne samo parcijalno na dijelu projekta.

Pregledom dokumentacije o nabavi utvrđeno je da je naručitelj u točki 4.2.2. Podaci o angažiranim tehničkim stručnjacima, između ostalog, propisao da za potrebe utvrđivanja tehničke i stručne 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). Gospodarski subjekt mora dokazati da će u svrhu izvršenja ugovora koji je predmet ove nabave, angažirati minimalno sljedeće tehničke stručnjake: stručnjak 1 – glavni nadzorni inženjer - 1 izvršitelj - predloženi stručnjak će biti zadužen za cjelovitost i međusobnu usklađenost stručnog nadzora; mora biti ovlaštenu inženjer elektrotehnike ili ovlaštenu inženjer građevinarstva te mora imati iskustvo u nadzoru nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate u svojstvu glavnog nadzornog inženjera i/ili voditelja projekta. Nadalje, za traženog stručnjaka 6 – stručnjak za sustave uz prometnicu – 1 izvršitelj, naručitelj je propisao da će biti zadužen za obavljanje nadzora nad izvođenjem radova na sljedećim podsustavima: točke naplate sustava slobodnog protoka vozila u više voznih trakova, jedinice mobilnog nadzora i prisilne naplate cestarine i namjenske staze za registraciju u sustavu. Nadzor će obuhvaćati nadzor nad projektiranjem, ugradnjom, ispitivanjem i puštanjem u pogon svih sustava uz prometnicu. Predloženi stručnjak mora imati minimalno 300 ECTS bodova te iskustvo u nadzoru nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate u svojstvu stručnjaka za sustave uz prometnicu. Za stručnjaka 7 – stručnjak za središnji sustav – 1 izvršitelj, naručitelj je propisao da će biti zadužen za obavljanje nadzora nad izvođenjem radova vezanih za središnji sustav, uključujući hardware i software, sučelja s trećim osobama i prodajnim mjestima te za koordinaciju između sadašnjeg dobavljača ERP sustava i izvođača radova u pogledu prilagodbe postojećih ERP sustava i ugradnje sučelja između središnjeg sustava i ERP sustava. Obavljat će nadzor nad drugim sučeljima, kao što je stavljanje u pogon i ispitivanje sustava. Nadzor će obuhvaćati nadzor nad projektiranjem, ugradnjom, ispitivanjem i puštanjem u pogon središnjeg sustava. Predloženi stručnjak mora imati minimalno 300 ECTS bodova te iskustvo u nadzoru nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate u svojstvu stručnjaka za središnji sustav. Jedna osoba ne može obavljati više od jedne navedene funkcije (osim stručnjaka 2 i 3 koji mogu obavljati funkciju stručnjaka 1). Sposobnost iz točke 4.2.2. dokazuje se sljedećim popratnim dokumentima: popisom ključnog osoblja - diplomom, uvjerenjem ili drugim jednakovrijednim dokumentom za stručnjake 6 i 7 iz kojeg je vidljivo minimalno 300 ECTS bodova; životopisom ili potvrdom naručitelja (osobna referenca) za stručnjake 1, 6, 7 iz kojeg je vidljivo traženo iskustvo. Popis ključnog osoblja i životopisi moraju biti u obliku Priloga 3 Knjige 2 - Prijedlog ugovora.

Pregledom životopisa stručnjaka dostavljenih u odabranoj ponudi utvrđeno je sljedeće:

- iz životopisa stručnjaka 1 Asiera Anacabea, kod projekta pod brojem 1. naziva „Nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarine na naplatnoj postavi Irun Toll“ utvrđeno je da je kao radno mjesto/ pozicija na projektu navedeno voditelj projekta. U dijelu Naziv projekta/ugovora i kratki opis pruženih usluga navedeno je sljedeće - da se radi o nadzoru provedbenih aktivnosti na rekonstrukciji/izgradnji naplatne rampe Irun; da je Irun Toll Plaza najbliža naplatna postaja s Francuskom i sastoji se od 14 staza za koje je IDOM nadzirao rekonstrukciju/izgradnju nove naplatne postaje; da je obuhvaćao nadzor projektiranja, montaže, puštanja u rad sustava detekcije i klasifikacije, kamera za očitavanje registarskih oznaka, OBU antena te automata za plaćanje s 4 različita sustava plaćanja (kovanice, novčanice, kartice, OBU) i Central Plaza Server; da je projekt također uključivao izgradnju nove električne infrastrukture (niskonaponski transformacijski i distribucijski centar), obnovu vanjske rasvjete korištenjem LED tipa i integraciju Central Plaza Servera s glavnim Bidegi Back Officeom kako bi se koordinirale i dijelile informacije s Multi Lane Free Flow System i ostalim naplatnim postajama u Bidegi mreži; da je stručnjak bio voditelj projekta odgovoran za izgradnju i uspostavu naplate cestarine Irun Toll naplatne postaje;

- iz životopisa stručnjaka 6 Iñiga Larraonda kod projekta pod rednim brojem 2. naziva „Sustav slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ navedeno je da je bio na poziciji u projektu kao stručnjak za sustave uz prometnicu /MLFF stručnjak. U opisu projekta navedeno je da uključuje implementaciju naplatnih točaka bez barijera opremljenih tehnologijom Free Flow na cestama regije Gipuzkoa; da je to bila prva MLFF tehnologija u Španjolskoj koja je uključivala implementaciju i rad u razdoblju od deset godina; da je IDoM nadzirao proces implementacije od početka do kraja rada, što je uključivalo instalaciju 10 kompletnih točaka za punjenje s više traka (koje se sastoje od 2 ili 3 trake i ruba), 2 konzole kao kontrolne točke (s 2 ili 3 trake) i središnji sustav koji služi kao operativni centar; da je IDoM nadgledao izvršenje različitih zadataka, uključujući građevinske radove, metalne konstrukcije, glavni projekt, opremu za prikupljanje podataka, testiranje, puštanje u pogon i početak rada; da se točke za punjenje nalaze u blizini gradova Irun, Andoain, Astigarraga, Deskarga i Etxegarate, dok se kontrolne točke nalaze u Andoainu; da je njihova svrha upravljanje naplatom cestarina na autocestama N-1 i AP-15; da ove točke uključuju portale opremljene DSRC antenama za čitanje oznaka, LPR kamere za potrebe video naplate cestarine i jedinice za otkrivanje i klasificiranje vozila i izračunavanje cijena; da je IDoM nadgledao detaljan dizajn, isporuku i zadatke testiranja kako bi se procijenila izvedba softvera; da se sve transakcije s portala prikupljaju u ovom operativnom centralnom uredu koji upravlja prosječno s 144.879 platnih transakcija dnevno i 724.395 slika dnevno; da je sustav operativan zadnje četiri godine te da je predmetni stručnjak nadgledao detaljni dizajn, razvoj, ugradnju i ispitivanje sustava uz cestu te implementaciju Multi Lane Free Flowa;

- iz životopisa stručnjaka 7 Nuria Gomez kod projekta pod rednim brojem 2. naziva „Planiranje, projektiranje i nadzor inteligentnih transportnih sustava (ITS) autoceste Modjo-Hawassa“ navedeno je da je bio na poziciji u projektu kao stručnjak za središnji sustav. U opisu projekta navedeno je da je IDOM ugovorio konzultantske usluge za inteligentne transportne sustave (ITS) za projekt autoceste Modjo – Hawassa; da projekt financira IDA International Development Association (Grupacija Svjetske banke), da se provodio u dvije glavne faze - prva faza je dizajn i podrška nabavi za ITS i sustav naplate cestarine za brzu cestu Modjo-Hawassa, a druga faza je nadzor implementacije ITS-a i naplate cestarine za polovicu brze ceste; da je

autocesta Modjo-Hawassa duga otprilike 202 km; da se radi o južnom proširenju autoceste Addis Ababa-Adama koja povezuje gradove Modjo na sjeveru i Hawassa na njenom južnom kraju; da je naručitelj zbog kašnjenja građevinskih radova odlučio otvoriti polovicu autoceste, odnosno 94 km autoceste od grada Modjo do grada Zeway; da uključuje naplatne postaje Modjo, Koka, Alemtena, Meki i Zeway Interchange; da je IDoM nadzirao implementaciju ITS-a i naplate (također energije i komunikacija) od Modjoa do Zeway, uključujući pet naplatnih postaja i jedan središnji server smješten u Modjou te da je predmetni stručnjak izvršio usluge nadzora na implementaciji središnjeg sustava naplate cestarine na autoputu Modjo - Zeway.

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda utvrđeno je da naručitelj nije koristio institut upotpunjavanja/pojašnjenja ponude odabranog ponuditelja, te da je konstatirao ispunjenje zahtjeva tehničke i stručne sposobnosti odabranog ponuditelja.

Među strankama je sporno je li odabrani ponuditelj stručnjacima 1, 6 i 7 udovoljio zahtjevu tehničke i stručne sposobnosti iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi u dijelu traženog iskustva nadzora nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate.

U konkretnom slučaju mjerodavne su odredbe članka 280. stavka 4., 290. stavka 1. te 403. ZJN 2016.

U odnosu na spornu referencu pod rednim brojem 1. stručnjaka 1 Anacabea Asiera, ovo tijelo prihvaća argumentaciju naručitelja da je iz životopisa razvidno da je ugovor obuhvaćao nadzor rekonstrukcije/izgradnje nove naplatne postaje te nadzor projektiranja, montaže, puštanja u rad cjelokupnog sustava (vidljivo iz samog naziva projekta/ugovora, ali i iz opisa pruženih usluga). Ovdje valja napomenuti da naručitelj u točki 4.2.2. dokumentacije o nabavi nije propisao zahtjev za dokazivanjem iskustva na sustavu naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), kao što je to propisao kod bodovanja stručnjaka u točki 6.6. dokumentacije o nabavi.

Nadalje, a u odnosu na spornu referencu pod rednim brojem 2. stručnjaka 6 Iñiga Larraonda, ovo tijelo prihvaća argumentaciju naručitelja da je iz opisa projekta razvidno da je stručnjak nadgledao detaljni dizajn, razvoj, ugradnju i ispitivanje sustava uz cestu te implementaciju Multi Lane Free Flowa. Iz opisa pruženih usluga u životopisu proizlazi da je stručnjak u prvom dijelu opisa specificirao koji su se točno radovi radili na predmetnom projektu, da bi u drugom dijelu opisa naveo aktivnosti koje se odnose na pružene usluge nadzora nad tim radovima, a koji nadzor je radio član odabrane zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. i njegov stručnjak Iñigo Larraondo.

U odnosu na spornu referencu pod rednim brojem 2. stručnjaka 7 Nuria Gomez, ovo tijelo je ocijenilo da je u pravu naručitelj s tvrdnjom da dokumentacijom o nabavi nije propisao uvjet kilometraže ceste/autoceste kao okolnost koja će služiti pri ocjeni iskustva stručnjaka. Također, analizom točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi utvrđeno je da naručitelj nije propisao niti da stručnjak mora vršiti nadzor nad cijelim sustavom naplate.

Nadalje, iz dijela žalbenog navoda razvidno je da žalitelj radi razliku među pojmovima nadgledanje i nadzor. Međutim, u pravu je naručitelj kada tvrdi da se ti pojmovi mogu različito interpretirati kod prevođenja, dok se u hrvatskom izričaju oba ta pojma koriste kao istoznačnice budući da vršenje nadzora ili nadgledanja u konačnici imaju za zadaću provjeru svih radnji izvođača. Uz to, kako to pravilno navodi naručitelj, dokumentacijom o nabavi naručitelj nije izričito definirao terminologiju nadzora.

Konačno, žalitelj spori da bi upotpunjavanje i pojašnjavanje ili samoinicijativno dostavljanje osobnih referenci odabranog ponuditelja dovelo do pregovaranja u vezi s kriterijem za odabir ponude, međutim, ovdje predmet spora nisu reference dostavljene u svrhu bodovanja, već u svrhu dokazivanja tehničke i stručne sposobnosti pa nema mjesta primjeni odredbe članka 293. stavka 2. ZJN 2016.

Dakle, slijedom navedenog, kao i činjenice da žalitelj nije sukladno članku 403. stavku 2. ZJN 2016 dokazima potvrdio svoje žalbene navode, prema ocjeni ovoga tijela, žalitelj nije s uspjehom osporio da predmetni stručnjaci nemaju traženo stručno iskustvo, odnosno nije dokazao da je naručitelj nezakonito proveo postupak pregleda i ocjene odabrane ponude u ovdje osporavanom dijelu. Stoga su ovi žalbeni navodi ocijenjeni neosnovanima.

Na drugačiju ocjenu žalbenih navoda ne utječe pozivanje žalitelja na praksu ovoga tijela jer se u spomenutim žalbenim predmetima radilo o drugačijem činjeničnom i pravnom stanju. Naime, u žalbenom predmetu KLASA: UP/II-034-02/18-01/521 odlučivalo se o žalbi u odnosu na sadržaj dokumentacije o nabavi, a žalitelj je u tom predmetu osporavao je li propisani kriterij za odabir ponude povezan s predmetom nabave pa je u tom smislu ovo tijelo zauzelo stav da, budući da su predmet te nabave bile usluge nadzora nad izgradnjom pristupnih cesta, a ne izvođenje radova, da je u pravu žalitelj s navodom da iskustvo stručnjaka koje će se bodovati u okviru ekonomski najpovoljnije ponude, a u odnosu na iskustvo u izgradnji nije povezano s predmetom nabave jer se ne odnosi na usluge koje će se pružati u okviru ugovora koji je predmet nabave. Nadalje, u žalbenom predmetu KLASA: UP/II-034-02/22-01/782 predmetom žalbe bilo je udovoljava li referenca žalitelja odredbi dokumentacije o nabavi kojom je traženo iskustvo stručnjaka 3 - nadzornog inženjera za elektrotehničke radove, i to iskustvo nad određenim radovima obnove zgrade javne namjene (pri čemu će se ocjenjivati pojam zgrade javne namjene prema Zakonu o obnovi). Prema ocjeni ovoga tijela u tom žalbenom predmetu, a primjenom propisanog kriterija na činjenice koje proizlaze iz dostavljene reference, ovo državno tijelo utvrdilo je da je naručitelj pravilno ocijenio ponudu žalitelja u tom dijelu kada je utvrdio da se radi o djelomičnoj rekonstrukciji građevine poslovno-stambene u javnu namjenu (dječji vrtić). Nadalje, u rješenju KLASA: UP/II-034-02/23-01/508 ocjena je ovog žalbenog tijela bila da je naručitelj u tom konkretnom slučaju suviše restriktivno, gramatički tumačio odredbe svoje dokumentacije o nabavi kada nije prihvatio reference iz žaliteljeve ponude jer žalitelj ima iskustvo u pružanju usluge nadzora nad izgradnjom, u pretežnom dijelu, višestambenog objekta, objekta koji se sastoji od 128, odnosno 175 stambenih jedinica, međutim, ovo tijelo je ujedno ocijenilo da žalitelj nije udovoljio propisanom vrijednosnom kriteriju. Također, ocjena je ovog tijela bila da je naručitelj u pravu kada je navodio da usluga nadzora nad izgradnjom hotela nije ista ili slična predmetu nabave jer hotel nije niti zgrada javne i društvene namjene kako ju definira Zakon o prostornom uređenju niti višestambeni objekt. Isto tako, ovo tijelo je u tom žalbenom predmetu ocijenilo da je pogrešno postupio naručitelj kada je prihvatio referencu kao onu koja odgovara uvjetima iz dokumentacije o nabavi jer zgrada putničkog terminala zračne luke ne potpada pod definiciju građevine javne i društvene namjene iz članka 3. Zakona o prostornom uređenju. Zaključno, u rješenju KLASA: UP/II-034-02/23-01/707 je ocijenjeno da činjenica je li projekt Dugo Selo-Križevci okončan nije odlučna za ocjenu valjanosti odabrane ponude s obzirom na to da naručitelj u tom postupku javne nabave nije postavio uvjet o završenosti projekta.

Žalitelj, i dalje osporavajući odabranu ponudu, navodi da odabrani ponuditelj stručnjacima 1, 6 i 7 nije udovoljio kriteriju za odabir ponude - stručno iskustvo navedenih stručnjaka propisanom u točki 6.6. dokumentacije o nabavi.

Tako stručnjaku 1 – glavnom nadzornom inženjeru (Asier Anacabe) osporava projekte pod rednim brojem 2. iz životopisa naziva „Proširenje svih ulaza i izlaza za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-I-i A-15 u Gipuzkoï“ i pod brojem 3. naziva „Sustav naplate slobodnog protoka na A-636 u Gipuzkoï“ navodeći da se iz naziva i opisa ugovora može iščitati da se isti odnose na radove, a ne na nadzor nad radovima. Iz navedenih aktivnosti koje je član zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. tijekom realizacije tih projekata radio jasno je vidljivo da je isti vršio uslugu nadgledanja, a ne nadzora (kod projekta pod brojem 3.) odnosno nadzor je vršio samo nad uslugama dizajna, razvoj softvera, instalaciju i početak rada ažuriranog novog softvera Centralnog sustava (kod projekta pod brojem 2.). IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U., dakle, nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih traka (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), a samim time nije ni njegov stručnjak kao voditelj projekta/stručnjak za elektrotehniku mogao vršiti stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih traka (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF).

Žalitelj dalje istom stručnjaku 1 osporava daljnju referencu iz životopisa pod brojem 4. naziva „Sustav prikupljanja slobodnog protoka u Gipuzkoa mreži velikog kapaciteta“ ponavljajući navode kao prethodno kod projekta pod brojem 3. Smatra da je naručitelj postupio nezakonito kada je svoju ocjenu neprihvatanja predmetne reference odnosno iskustva stručnjaka obrazložio na način da se radi o istom projektu kao pod brojem 2. iz životopisa („Proširenje svih ulaza i izlaza za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-I-i A-15 u Gipuzkoï“), umjesto da je naveo da predloženi stručnjak nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova, već je samo radio kao voditelj projekta koji je uključivao implementaciju. Smatra da je naručitelj trebao pobrojati sve navedene nedostatke koje ističe žalitelj i onda još dodatno navesti da se radi o istim referencama.

Zaključno za stručnjaka 1, u pogledu zadnje reference pod rednim brojem 5., naziva „Nadzor nad izgradnji Phoenix slobodnog protoka prometa“ žalitelj navodi da je naručitelj za navedeni projekt odabranom ponuditelju dodijelio bodove iako navedeno iskustvo ne odgovara traženom. Iz navedenih aktivnosti koje je član zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. obavljao tijekom realizacije projekta jasno je vidljivo da je isti vršio uslugu nadzora nad razvojem/izgradnjom Multi - Lane Free Flow rješenja upravljačkog portala u sklopu projekta Phoenix, te da je bio uključen (znači, da nije vršio nadzor) u nadzor testova prihvatanja (FAT, SAT, itd.), osiguravajući temeljite procese evaluacije. IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova, već nadzor samo nad dijelom radova (dakle, nije vršio nadzor nad cijelim projektom) koji su dio sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova, a samim time nije ni predloženi stručnjak kao voditelj projekta i stručnjak za elektrotehniku mogao vršiti stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova.

Nadalje, u pogledu daljnjeg stručnjaka 6 - stručnjaka za sustave uz prometnicu (Iñigo Larraondo), žalitelj osporava projekt pod rednim brojem 3. naziva „Instalacija naplate cestarine u slobodnom protoku (pasivno 900 MHz 6 C) na autocestama Renovias u Brazilu“ 9. te projekt pod brojem 4. naziva „Projektiranje i izgradnja sustava

naplate cestarine u slobodnom protoku (DSRC), sustava u prometnim trakama i sustava operativnih ureda za Sydney Harbor Bridge of RMS“ navodeći da su to projekti kojima je projektiran i izgrađen sustav naplate cestarine, a ne ugovor kojim je vršen nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarine. Iz dostavljenog životopisa niti na jednom mjestu nije navedeno da je stručnjak vršio nadzor nad radovima (navodi kod projekta pod brojem 3.) odnosno vidljivo je da je stručnjak sudjelovao na projektu radova prilikom projektiranja i izgradnje sustava naplate cestarine, a da nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova.

Konačno, za istog stručnjaka 6, a u pogledu zadnje reference pod brojem 5. naziva „Projektiranje, integrirajte i instalirajte AET rješenja za potpuno elektroničku naplatu cestarine za CTRMA-inu regionalnu mrežu cesta s naplatom cestarine uključujući 183A, 290E i MoPac Express Lanes“ navodi da je to projekt kojim je obuhvaćen, dizajn, integracija i početak rada, a ne ugovor kojim je vršen nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarine. Iz opisanih aktivnosti ne proizlazi da odgovaraju propisanom zahtjevu iz dokumentacije o nabavi odnosno iz životopisa je vidljivo da stručnjak nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova, već je samo radio kao stručnjak za sustave uz prometnicu/MLFF stručnjak, na projektu projektiranja i izgradnje sustava naplate cestarine, i podržavao voditelja projekta.

Nadalje, u pogledu stručnjaka 7 - stručnjaka za središnji sustav (Nuria Gomez) osporava projekt pod brojem 3. naziva „Svi ulazi i izlazi za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-I i A-15 u Gipuzkoi“ 13. te projekt pod brojem 4. naziva „Sustava naplate slobodnog protoka na A-636 u Gipuzkoi“ navodeći da se iz naziva i opisa ugovora može iščitati da se isti odnose na radove, a ne na nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno. Naručitelj je za navedene projekte dodijelio bodove iako navedeno iskustvo ne odgovara traženom. Iz navedenih aktivnosti člana zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. jasno je vidljivo da je vršio uslugu nadgledanja, a nadzor je vršio samo nad uslugama dizajna, razvoj softvera, instalaciju i početak rada ažuriranog novog softvera Centralnog sustava (navodi kod projekta pod brojem 3.) odnosno nadzor se ne spominje niti jednom riječi (navodi kod projekta pod brojem 4.). Navodi da IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova pa samim time ni predloženi stručnjak nije mogao kao stručnjak za središnji sustav i IT stručnjak vršiti stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno.

Žalitelj dalje istom stručnjaku 7 osporava daljnju referencu iz životopisa pod brojem 5. naziva „Sustav slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ navodeći da je iz navedenih aktivnosti člana zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. jasno vidljivo da je vršio uslugu nadgledanja dijelova sustava naplate cestarine. IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova pa samim time ni predloženi stručnjak nije mogao kao stručnjak za središnji sustav i IT stručnjak vršiti stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno. Smatra da je naručitelj postupio nezakonito kada je svoju ocjenu neprihvatanja predmetne reference odnosno iskustva stručnjaka obrazložio na način da se radi o istom projektu kao pod brojem 3. iz životopisa („Svi ulazi i izlazi za

sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-t-i A-15 u Gipuzkoi“), umjesto da je naveo da predloženi stručnjak nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova, nego je samo nadzirao dizajn, implementaciju, testiranje i nekoliko mjeseci rada novog sustava koji upravlja MLFF transakcijama Bidegija, koji je manji dio cjelokupnog sustava naplate cestarine, za koji se tražilo iskustvo te je trebao dodatno navesti da se radi o istim referencama.

Konačno, za istog stručnjaka 7 u pogledu zadnje reference pod brojem 6. naziva „Nadzor nad tehnologijama cestarine, tunela i ITS-a za Abertis koncesionara La Roca Toll Plaza nadogradnja u Multi Lane Free Flow“ žalitelj navodi da se iz opisa zaduženja može iščitati da je stručnjak nadzirao puštanje u rad središnjeg servera koji je manji dio cjelokupnog sustava naplate cestarine za koji se tražilo iskustvo, a nije vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno.

Žalitelj smatra da bi upotpunjavanje i pojašnjavanje prethodno navedenog ili samoinicijativno dostavljanje osobnih referenci dovelo do pregovaranja u vezi s kriterijem za odabir ponude.

Odgovarajući na žalbeni navod koji se odnosi na stručnjaka 1 i referencu pod rednim brojem 2., naručitelj u bitnome navodi da je iz kratkog opisa projekta u životopisu razvidno je da je član odabrane zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. nadgledao dizajn i implementaciju radova koje je kao izvođač izvodio Bidelan te je kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže, puštanja u rad, nadzirao detaljni dizajn, razvoj softvera, pratio rad sustava kroz šest mjeseci. Kako je naveo i kod prethodnih žalbenih navoda, u opisu usluga se navode termini nadzirao, kontrolirao, nadgledao i sl. koji se mogu različito interpretirati kod prevođenja, dok u hrvatskom izričaju svi ti termini služe kao istoznačnice budući da vršenje kontrole, nadzora ili nadgledanja u konačnici imaju za zadaću provjeru svih radnji izvođača. Dakle, budući da se u ovom slučaju radi o istoznačnicama, a da je sadržajno u opisu projekta nedvojbeno da je odabrani ponuditelj vršio nadzor i kontrolu nad cijelim projektom koji je izvodio izvođač Bidelan, naručitelj je stava da nema razloga za eliminaciju reference, promatrajući cijeli kontekst opisa usluge iz životopisa. U odnosu na referencu broj 3. istog stručnjaka, naručitelj iz kratkog opisa projekta u životopisu zaključuje da je razvidno kako je član odabrane zajednice IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. nadgledao dizajn i implementaciju radova koje je kao izvođač izvodio Bidelan i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka, kao i implementaciju sustava i praćenje njegovog rada tijekom pet mjeseci. U odnosu na referencu broj 4. istog stručnjaka 1, naručitelj navodi da tu referencu nije bodovao smatrajući je istovjetnom referenci navedenoj pod brojem 2. životopisa pa je s obzirom na to ovaj žalbeni navod suvišan i nepotreban. U odnosu na referencu broj 5. istog stručnjaka 1, naručitelj smatra da je iz dostavljenog životopisa nedvojbeno da je IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. osigurao nadzor nad razvojem /izgradnjom uključuje Multi Lane Free Flow rješenja upravljačkog portala u sklopu projekta Phoenix te je nominirani stručnjak bio na funkciji voditelja cijelog projekta pa je u potpunosti zadovoljio zahtjeve iz dokumentacije o nabavi. U odnosu na daljnjeg stručnjaka 6, naručitelj za referencu pod brojem 3. navodi da je kod pregleda i ocjene ponuda vodio računa o sadržaju referenci koje su priložene ponudama te proučavao cjelokupni aspekt opisanih projekata, a sve kako bi osigurao najbolju kvalitetu kod izvršenja. Kako se može iščitati iz priložene reference, sam opisani projekt je obuhvaćao projektiranje, isporuku i puštanje u rad, što svakako kod takvih projekata nije neuobičajeno jer isti

najčešće predstavljaju neodvojivu cjelinu, najviše iz razloga što se u takvim i sličnim projektima radi o izradi sustava koji se izrađuju po najnovijim tehnologijama i koje su u fazi izvršenja podložne utjecaju sustavnog i kontinuiranog razvoja i napretka tehnologije. Dakle, iz opisa predmetne reference nedvojbeno je da priložena referenca ne samo što sadrži informaciju o tome da je stručnjak bio uključen u definiranje zahtjeva, strateško planiranje za osiguranje besprijekorne integracije, nego je između ostalog naglašeno da je nadgledao svaki aspekt projekta. Stručnjak je, navodi naručitelj, unutar pobijanog projekta izvršio i značajniju ulogu nego onu koja bi zadovoljila zahtjeve dokumentacije budući je predmetni projekt postavio novi standard za sustave naplate cestarine u Brazilu. U odnosu na referencu broj 4. istog stručnjaka, nedvojbeno je da je predloženi stručnjak 6 u projektu nadzirao projektiranje, nabavu, ugradnju i puštanje u rad sustava MLFF. Projektiranje, nabava, ugradnja i puštanje u rad su radnje koje obuhvaćaju cjelokupan projekt izvedbe predmeta nabave, počevši od projektne dokumentacije preko svih radova koje iziskuje predmetni projekt sve do puštanja u rad sustava. Ta početna informacija je sasvim dostatna za dodjelu dodatnih bodova za projekt, osobito iz razloga što je dokumentacijom traženo da je isti kao odgovorna osoba stručnjak za sustave uz prometnicu vršio nadzor nad radovima uspostave najmanje jednog sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova. Dakle, iz dostavljenog je vidljivo da predloženi stručnjak ne samo da je vršio nadzor nad projektom, nego je isti nadgledao tehničke aspekte projekta u vezi s opremom na terenu, u suradnji sa svim kolateralnim sudionicima projekta i izvršavao mnoge zadaće za potrebe projekta osim samog nadzora, što je dodatni bonus u odnosu na traženo iako iste nisu poslužile kod dodjele bodova. I ovaj žalbeni navod, kao i svi do sada, navodi naručitelj, svjedoče neupućenosti žalitelja u opis dostavljenih životopisa ili namjerno izobličavanje dostavljene dokumentacije, bez sadržajne analize samog aspekta projekata ili dostavljanja adekvatnih dokaza koji potvrđuju žalbene navode. U odnosu na referencu broj 5. istog stručnjaka 6, naručitelj navodi da je iz samog naziva projekta razvidno da se radi o projektu koji u sebi obuhvaća projektiranje, integriranje i instaliranje elektroničke naplate cestarine za regionalnu mrežu cesta s naplatom cestarine, dakle, projekt u cjelokupnoj izvedbi - od samog idejnog rješenja (projektiranje) preko integriranja (povezivanja i prilagodbe) do instalacije. U predmetnoj referenci unutar životopisa navedeno je da je stručnjak vršio uslugu nadzora implementacije sustava te obavio usluge stručnjaka za sustave uz cestu na tri projekta s MLFF-om. U kontekstu opisane uloge stručnjaka unutar dostavljene reference, uzimajući u obzir najvažniju okolnost da je vršio uslugu nadzora implementacije sustava, naručitelj je stava da je predloženi stručnjak zadovoljio uvjete iz dokumentacije o nabavi. U odnosu na stručnjaka 7 i referencu pod brojem 3., naručitelj navodi da je razvidno da je u ovom projektu izvođač bio Bidelan te da je odabrani ponuditelj nadgledao dizajn i implementaciju i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početak rada MLFF portala i kontrolnih točaka, nadzirao detaljni dizajn, razvoj softvera, instalaciju i početak rada ažuriranog novog softvera Centralnog sustava te nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad šest mjeseci kako bi otkrio moguće probleme i područja za poboljšanje. Također je razvidno da u ovom projektu Centralni sustav upravlja s više od 145.000 naplatnih transakcija i 728.000 slika dnevno, dok je dokumentacijom o nabavi tražen projekt sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno. Dapače, navodi naručitelj, razvidno je i da je predloženi stručnjak nadzirao dizajn i implementaciju, testiranje rada središnjeg sustava, „Trip Building“ i upravljanje transakcijama. Smatra da su zahtjevi iz dokumentacije o nabavi višestruko ispunjeni jer je predmetni stručnjak vršio nadzor

nad svim fazama projekta, počevši od dizajna koji je implementiran u sustav, preko njegove implementacije do testiranja sustava koji je krajnja radnja u izvršenju projekta i to kroz šest mjeseci, uvažavajući i mogućnosti poboljšanja. U odnosu na referencu broj 4. istog stručnjaka 7, naručitelj navodi da je referencom nedvojbeno utvrđeno da je predmetni stručnjak nadzirao dizajn i implementaciju, testiranje rada središnjeg sustava i njegovu integraciju u Bidegi operativni ured. Žalitelj i ovdje pokušava izvesti konstrukciju u kojoj predloženi projekt ne bi trebao biti prihvaćen jer se radi o radovima, iako ponovno taksativno nabraja radnje kojima je IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. vršio kontrolu i nadgledanje. Međutim, nesporno je da je izvođač radova u ovom projektu bio Bidelan, a da je predloženi stručnjak nadzirao dizajn, implementaciju i testiranje središnjeg sustava, kao dijela kompletnog MLFF sustava naplate s više od 56.000 transakcija dnevno pa je ova referenca zadovoljila traženi uvjet iz dokumentacije o nabavi. U odnosu na referencu broj 5. istog stručnjaka 7, naručitelj navodi da predmetnu referencu nije bodovao smatrajući je istovjetnom referenci navedenoj pod brojem 3. životopisa te je, s obzirom na to, žalbeni navod suvišan i nepotreban. U odnosu na referencu broj 6. istog stručnjaka 7, naručitelj navodi da sam naziv ugovora ukazuje da je predmet ugovora usluga nadzora. Nadalje, jasno je naglašeno da je jedan od zadataka prema okvirnom ugovoru bio nadzor nad implementacijom nadogradnje u višetračnu tehnologiju slobodnog protoka La Roca del Valles Plaza. Ova okolnost u projektu, navodi naručitelj, u stvarnosti predstavlja nadzor nad cjelokupnim sustavom naplate cestarine i to za postaju s prosječnim dnevnim prometom od 80.889 vozila po danu, što je žalitelj previdio. Budući da je predloženi stručnjak u predmetnom projektu bio angažiran kao stručnjak za središnji sustav, isti je nadzirao puštanje u rad središnjeg servera La Roca del Valles (što u projektu predstavlja cjelokupni sustav naplate), a naveden je i dnevni promet od 80.889 vozila po danu.

Očitujući se na odgovor naručitelja na žalbu, žalitelj se ponovno poziva na već prethodno spomenuta rješenja ovoga tijela KLASA: UP/II-034-02/18-01/521, KLASA: UP/II-034-02/22-01/782 i KLASA: UP/II-034-02/23-01/508.

Pregledom dokumentacije o nabavi utvrđeno je da je naručitelj u točki 6.6. Kriterij za odabir ponude, dio B) Kvalitativna ocjena ponude, propisao da je maksimalan broj bodova koji ponuda može ostvariti u okviru ovog kriterija 30 bodova. Za stručno iskustvo predloženog stručnjaka 1 - glavnog nadzornog inženjera iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi naručitelj je propisao da će ponuda dobiti dodatne bodove, ukoliko predloženi stručnjak dokaže da je kao odgovorna osoba – glavni nadzorni inženjer ili voditelj projekta vršio nadzor nad radovima uspostave najmanje jednog sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow – MLFF), dok će u protivnom ponuda dobiti 0 bodova. Za bodovanje stručnog iskustva predloženog stručnjaka 6 - stručnjaka za sustave uz prometnicu relevantno je da predloženi stručnjak dokaže da je kao odgovorna osoba – stručnjak za sustave uz prometnicu vršio nadzor nad radovima uspostave najmanje jednog sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow – MLFF). Za bodovanje stručnog iskustva predloženog stručnjaka 7 - stručnjaka za središnji sustav relevantno je da predloženi stručnjak dokaže da je kao odgovorna osoba – stručnjak za središnji sustav vršio nadzor nad radovima uspostave najmanje jednog sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow – MLFF) koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno. Navedeni kriterij pojedini stručnjak dokazuje životopisom ili potvrdom naručitelja (osobna referenca) iz kojih moraju biti vidljivi podaci 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 projekata, na kojima je stručnjak u svojstvu odgovorne osobe glavni nadzorni inženjer ili voditelj projekta/ stručnjak za sustave uz prometnicu/ stručnjak za središnji sustav vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF), koji upravlja s više od 50.000 transakcija dnevno (kod stručnjaka 7), i to na sljedeći način: jedan projekt – tri boda, dva projekta – šest bodova te tri i više projekata – 10 bodova. Naručitelj je napomenuo da se projekti kojima predloženi stručnjak dokazuje minimalnu tehničku i stručnu sposobnost iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi, sukladno članku 268. ZJN 2016, ne ocjenjuju u okviru ovog kriterija za odabir ponude.

Pregledom životopisa stručnjaka dostavljenih u odabranoj ponudi utvrđeno je sljedeće:

- iz životopisa stručnjaka 1 Asiera Anacabea, kod projekta pod brojem 2. naziva „Proširenje svih ulaza i izlaza za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-I-i A-15 u Gipuzkoi“ navedeno je da je stručnjak bio na poziciji voditelja projekta i stručnjak za elektrotehniku te da je radio kao voditelj projekta/stručnjak za elektrotehniku na izgradnji svih ulaza i izlaza za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-I-i A-15 u Gipuzkoi. Dalje je u opisu projekta navedeno da predstavlja „proširenje „Sustava naplate slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ i u osnovi je proširenje postojećeg višetračnog sustava naplate cestarine na cestama N-I i A-15 instaliranjem novih osam (8) Multi Lane Free-Flow portala koji se nalaze u Villaboni (A-15), Lasarte (N-1), Tolosa (N-1) i Ordizia (N-1) te novih 100 kontrolnih konzolnih točaka. Svaki portal koristi kamere za automatsko očitovanje registarskih pločica ALPR (prednja i stražnja), lasere za kvalifikaciju vozila i TAG antene za otkrivanje vozila i naplatu cestarina u konfiguraciji „jednog portala“, samo jedna arhitektura po točki naplate. Osim toga, portalima je moguć pristup bez utjecaja na cestu tijekom rada ili održavanja. Stotinu (100) kontrolnih konzolnih točaka su svjetlosne konstrukcije opremljene kamerama za automatsko čitanje registarskih tablica (sprijeda) i TAG antenama za nadzor vozila koja ulaze i izlaze iz trake. Tijekom ovog projekta, IDoM je nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka. IDOM je također nadzirao detaljni dizajn, razvoj softvera, instalaciju i početak rada ažuriranog novog softvera Centralnog sustava. Centralni sustav uključuje nove funkcionalnosti kao što je plan putovanja i upravlja svim transakcijama iz prethodnog projekta pod nazivom „Sustav prikupljanja slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ i one koje se odnose na sadašnji zadatak. IDoM je nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad šest mjeseci kako bi uočio moguće probleme i područja za poboljšanje.“ Nadalje, za projekt pod brojem 3. naziva „Sustav naplate slobodnog protoka na A-636 u Gipuzkoi“ navedeno je da je bio na poziciji voditelja projekta i stručnjaka za elektrotehniku, te da je radio kao voditelj projekta/stručnjak za elektrotehniku. U opisu projekta dalje je navedeno da projekt uključuje „implementaciju šest (6) Multi Lane Free Flow MLFF portala koji se nalaze u Beasain, Ezkio - Itsaso i Zumarraga i dvije kontrolne konzolne točke na autocesti 4-636 u Gipuzkoi. Svaki portal MLFF koristi ALPR kamere za praćenje i automatsko prepoznavanje registarskih pločica, lasere za kvalifikaciju vozila i TAG antene za otkrivanje vozila i naplatu cestarina u konfiguraciji „jednog portala“, što znači da se portal može posjetiti i oprema se održava bez utjecaja na rad ceste. Tijekom ovog projekta, IDOM je nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio BIDE LAN (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i

puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka. IDOM je nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad tijekom pet mjeseci kako bi uočio moguće probleme i područja za poboljšanje.“ Nadalje, za projekt pod brojem 4. naziva „Sustav prikupljanja slobodnog protoka u Gipuzkoa mreži velikog kapaciteta“ navedeno je da je stručnjak bio na poziciji voditelja projekta i stručnjaka za elektrotehniku te da je cijeli projekt vodio stručnjak za elektrotehniku kao voditelj projekta. U opisu projekta dalje je navedeno da projekt uključuje „implementaciju naplatnih točaka bez barijera opremljenih tehnologijom Free Flow na cestama regije Gipuzkoa. Bila je to prva MLFF tehnologija u Španjolskoj koja je uključivala implementaciju i rad u razdoblju od deset godina. IDOM je nadzirao proces implementacije od početka do kraja rada, što je uključivalo instalaciju 10 kompletnih točaka za punjenje s više traka (koje se sastoje od 2 ili 3 trake i ruba), 2 konzole kao kontrolne točke (s 2 ili 3 trake) i središnji sustav koji služi kao operativni upravljački sustav. IDOM je nadgledao izvršenje različitih zadataka, uključujući građevinske radove, metalne konstrukcije, glavni projekt, opremu za prikupljanje podataka, testiranje, puštanje u pogon i početak rada. Točke za punjenje nalaze se u blizini gradova Irun, Andoain, Astigarraga, Deskarga i Etxegarate, dok se kontrolne točke nalaze u Andoainu. Njihova je svrha upravljanje naplatom cestarina na autocestama N-1 i AP-15. Ove točke uključuju portale opremljene DSRC antenama za čitanje oznaka, LPR kamere za potrebe video naplate cestarine i jedinice za otkrivanje i klasificiranje vozila i izračunavanje cijena. Osim toga, IDOM je nadgledao detaljan dizajn, isporuku i zadatke testiranja kako bi se procijenila izvedba softvera. Sve transakcije s portala prikupljaju se u ovom operativnom centralnom uredu koji upravlja prosječno s 144.879 platnih transakcija dnevno i 724.395 slika dnevno. Sustav je operativan zadnje četiri godine i još uvijek je u tijeku testiranja.“ Dalje je u istom životopisu za stručnjaka 1 za projekt pod brojem 5. naziva „Nadzor nad izgradnji Phoenix slobodnog protoka prometa“ navedeno da je stručnjak bio na poziciji voditelja projekta i stručnjaka za elektrotehniku te da je cijeli projekt vodio stručnjak za elektrotehniku kao voditelj projekta i bio glavni odgovorni supervizor za instalaciju i razvoj MLFF rješenja. U opisu projekta dalje je navedeno da je „IDOM osigurao nadzor nad razvojem/izgradnjom Multi Lane Free Flow rješenja upravljačkog portala u sklopu projekta Phoenix. Phoenix je implementiran zbog potrebe Abertisa da ima vlastiti portal i upravljački centar za testiranje svih vrsta uvjeta, transakcija, događaja, pod stvarnim prometom. Instalacija je u funkciji u C-32 Jug u blizini Barcelone i uključuje Multi Lane Free Flow Gantry s 3 trake i potpuni upravljački centar. Sustav upravlja s više od 7 milijuna transakcija naplate cestarine i 15 milijuna slika godišnje s AADT-om od 21.000 vozila/dan. IDOM je bio odgovoran za nadzor, izradu izvješća, analizu rizika, upravljanje incidentima i osiguranje kvalitete. IDOM je uključen u nadzor testova prihvaćanja (FAT, SAT itd), osiguravajući temeljite procese evaluacije.“;

- iz životopisa stručnjaka 6 Iñiga Larraonda razvidno je da je za projekt pod brojem 3. naziva „Instalacija naplate cestarine u slobodnom protoku (pasivno 900 MHz 6 C) na autocestama Renovias u Brazilu“ navedeno da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za sustave uz prometnicu/MLFF stručnjak; zamjenik voditelja projekta. U opisu projekta dalje je navedeno da je „projekt izradila tvrtka Telvent, a uključivao je projektiranje, isporuku i puštanje u rad prvog Multi Lane Free Flow sistema s dva Multi Lane Free Flow portala od po 3 trake na autocesti pod nazivom „Gov-Dr..Adhemar Pereira de Barros“ SP-340, 60 km autoceste s naplatom cestarine u državi Sao Paulu u Brazilu, od Mogi Guaçu do Sao Joao da Boa. Bio je to prvi MLFF s tehnologijom od 900 MHz. Također je uključivao sveobuhvatno postavljanje opreme uz cestu u tandemu s operativnim uredom. Stručnjak je bio uključen u definiranje zahtjeva za

naplatu cestarine i njezinu provedbu, vodeći posebnu brigu o strateškom planiranju kako bi se osigurala besprijekorna integracija u postojeću mrežu naplate cestarine. Stručnjak je sudjelovao u projektiranju, instalaciji i puštanju u rad sustava MLFF. Također je definirao plan jačanja kapaciteta za zaposlenike koncesije, osnažujući ih sveobuhvatnim razumijevanjem sustava i operacije naplate bez barijera. Nadgledajući svaki aspekt projekta, stručnjak je osigurao kohezivnu i uspješnu izvedbu, postavljajući novi standard za sustave naplate cestarine u Brazilu.“

Dalje je u istom životopisu za projekt pod brojem 4. naziva „Projektiranje i izgradnja sustava naplate cestarine u slobodnom protoku (DSRC), sustava u prometnim trakama i sustava operativnih ureda za Sydney Harbor Bridge of RMS“ navedeno da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za sustave uz prometnicu/MLFF stručnjak. U opisu projekta je dalje navedeno da je „uključivao reviziju postojećeg sustava naplate cestarine u blizini opere u Sydneyu, pretvarajući ga u najsuvremeniji sustav bez zapreka s DSRC tehnologijom. Opseg projekta uključivao je redizajniranje, zamjenu, puštanje u rad i održavanje mosta Sydney Harbour i tunele Sydney Harbour Tunnel s više staza za naplatu cestarine, uključujući kamere, čitače oznaka, opremu za otkrivanje vozila, konstrukciju portala, ormara/skloništa za opremu, pridruženu integraciju za opremu uz cestu za rad. Opseg opreme na cesti (RSE) zahtijeva da se novi RSE integrira u novo rješenje za kontrolni ured. Opseg radova uključivao je 3 godine održavanja. Poduzeto je mnoštvo aktivnosti kako bi se osigurao uspjeh ovog pothvata. Planiranje naplate cestarine i prometa odigralo je ključnu ulogu u određivanju strateškog položaja naplatnih točaka i njihova postavljanja zbog prometnih uvjeta. Provedena je temeljita analiza kako bi se procijenilo potencijalno širenje mreže naplate cestarine na druge brze ceste RMS-a. Stručnjak je nadzirao projektiranje, nabavu, ugradnju i puštanje u rad sustava MLFF. Nadgledao je tehničke aspekte projekta u vezi s opremom na terenu i osigurao da izvedba bude u skladu s utvrđenim projektom i planiranjem. Stručnjak je također podržao voditelja projekta u identificiranju i angažiranju ključnih australskih dionika, uključujući dobavljače, lokalne partnere, telekomunikacije, elektroprivredne tvrtke i organizacije klijenata. Obraćanje na australske zahtjeve i potrebe naplate cestarine bilo je najvažnije, kao i razvoj migracijske strategije i definicija CAPEX-a i OPEX-a. Provedene su inicijative za izgradnju kapaciteta kako bi se i voditelj projekta i klijent opremili detaljnim znanjem o sustavima i operacijama naplate cestarine.“

Za projekt pod brojem 5. naziva „Projektiranje, integrirajte i instalirajte AET rješenja za potpuno elektroničku naplatu cestarine za CTRMA-inu regionalnu mrežu cesta s naplatom cestarine uključujući 183A, 290E i MoPac Express Lanes“ navedeno je da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za sustave uz prometnicu/MLFF stručnjak, za tvrtku Telvent Trafico y Transporte (podugovaratelj Kapsch Trafficoma). U opisu projekta dalje je navedeno da je isti „obuhvatio dizajn, integraciju i početak rada za Multi Lane Free Flow System za slijedeće autoceste: - Autocesta 1834 (duljine 11,6 milja) s 12 MLFF portala (započela u lipnju 2010. i završena u siječnju 2012.), proračun projekta 8 mil. USD; - 290 Manor Expressway (duljine 6,2 milje sa 6 MLFF portala započeta u ožujku 2012. i završena u prosincu 2013.), proračun projekta 7,9 mil. MUSD; - Mopac Express Lanes s 4 MLFF portala (započeta u veljači 2014. i završena u prosincu 2015., proračun projekta 5,8 mil. USD; uključuje funkcionalnosti dinamičkog određivanja cijena s promjenjivim stopama cestarine kao dinamičkim alatom za učinkovito upravljanje protokom vozila, prilagođavajući se u stvarnom vremenu kako bi odgovarao fluktuacijama potražnje. Sve one su u nadležnosti CTRMA Authority. Ovaj sveobuhvatni sustav uključivao je vrhunske tehnologije kao što su automatska identifikacija i klasifikacija vozila, snimanje slike, automatsko prepoznavanje

registarskih pločica te je upravljao impresivnim volumenom transakcija koji premašuje 100.000 dnevno. Projektne aktivnosti su bile raznolike i zahtjevne. Stručnjak je podržao voditelja projekta u nadzoru implementacije sustava te obavio usluge stručnjaka za sustave uz cestu na 3 projekta s MLFF-om, izgradnjom operativnog ureda i finog podešavanja operacija naplate, do zadatka definiranja i simulacije MoPAC HOT/upravljanih traka prometa, ovisno o strukturi vozarine.“;

- iz životopisa stručnjaka 7 Nuria Gomez razvidno je da je kod projekta pod brojem 3., naziva „Svi ulazi i izlazi za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-1 i A-15 u Gipuzkoi“ navedeno da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za središnji sustav i IT stručnjak. U opisu projekta dalje je navedeno da isti predstavlja „proširenje „Sustava naplate slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ i uključuje proširenje postojećeg sustava naplate cestarina na cestama N-1 i A-15 instaliranjem osam (8) višetračnih portala slobodnog protoka koji se nalaze u Villaboni (A-15), Lasarte (N-1), Tolosa (N-1-) i Ordizia (N-1) te više od 100 kontrolnih točaka. Svaki portal koristi kamere za automatsko čitanje registarskih tablica ALPR (prednja i stražnja), lasere za klasifikaciju vozila i TAG antene za otkrivanje vozila i naplatu cestarine u konfiguraciji „jednog portala“. Osim toga, te portale je moguće posjetiti bez utjecaja na cestu tijekom rada ili održavanja. 100 kontrolnih konzolnih točaka opremljeno je kamerama za automatsko čitanje registarskih tablica (sprijeda) i TAG antenama za nadzor vozila koja ulaze i izlaze iz trake. Tijekom ovog projekta, IDOM je nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih točaka. IDOM je također nadzirao detaljni dizajn, razvoj softvera, instalaciju i početak rada novog Centralnog sustava. Centralni sustav uključuje nove funkcionalnosti kao što je plan putovanja i upravlja svim transakcijama iz prethodnog projekta pod nazivom „Sustav prikupljanja slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ i one koje se odnose na sadašnji zadatak. IDOM je također nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad šest mjeseci kako bi otkrio moguće probleme i područja za poboljšanje. Centralni sustav upravlja s više od 145.000 naplatnih transakcija i 728.000 slika dnevno. Stručnjak je nadzirao dizajn i implementaciju, testiranje rada središnjeg sustava, „Trip Building“ i upravljanje transakcijama.“

Za projekt pod rednim brojem 4. naziva „Sustava naplate slobodnog protoka na A-636 u Gipuzkoi“ navedeno je da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za središnji sustav i IT stručnjak. U opisu projekta dalje je navedeno da projekt „uključuje implementaciju šest (6) višetračnih MLFF portala slobodnog protoka koji se nalaze u Beasainu, Ezkio-Itsaso i Zumarragi te dvije kontrolne točke na autocesti 4-636 u Gipuzkoi. Svaki portal MLFF koristi ALPR kamere za automatsko prepoznavanje registarskih tablica, lasere za klasifikaciju vozila i TAG antene za otkrivanje vozila i naplatu cestarina u konfiguraciji „jednog portala“, što znači da se portal može posjetiti i oprema se održava bez utjecaja na rad ceste. Tijekom ovog projekta IDOM je nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka. IDOM je nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad tijekom pet mjeseci kako bi uočio moguće probleme i područja za poboljšanje. Centralni sustav upravlja s više od 56.000 naplatnih transakcija i 280.000 slika dnevno. Stručnjak je nadzirao dizajn i implementaciju, testiranje rada središnjeg sustava i njegovu integraciju u Bidegi operativni ured.“ Dalje je za projekt pod brojem 5. naziva „Sustav slobodnog protoka u mreži velikog kapaciteta Gipuzkoa“ navedeno da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za središnji sustav. U opisu projekta dalje je

navedeno da projekt uključuje „implementaciju naplatnih točaka bez barijera opremljenih tehnologijom Free Flow na cestama regije Gipuzkoa. Bila je to prva MLFF (Multi Lane Free Flow) tehnologija u Španjolskoj koja je uključivala implementaciju i rad u razdoblju od deset godina. IDOM je nadzirao proces implementacije od početka do početka rada, što je uključivalo instalaciju 10 kompletnih točaka za punjenje s više traka (koje se sastoje od 2 ili 3 trake i ruba), 2 kontrolne točke (s 2 ili 3 trake) te središnji sustav. IDOM je nadgledao izvršenje različitih zadataka, uključujući građevinske radove, metalne konstrukcije, glavni projekt, opremu za prikupljanje podataka, testiranje, puštanje u pogon i početak rada. Točke za punjenje nalaze se u blizini gradova Irun, Andoain, Astigarraga, Deskarga i Etxegarate, dok se kontrolne točke nalaze u Andoainu. Njihova je svrha upravljanje naplatom cestarina na autocestama N-1 i AP-15. Ove točke uključuju portale opremljene DSRC antenama za čitanje oznaka, LPR kamere za potrebe video naplate cestarine i jedinice za otkrivanje i klasifikaciju vozila i izračunavanje cijena. Osim toga, IDOM je nadgledao detaljan dizajn, isporuku i zadatke testiranja kako bi se procijenila izvedba softvera. Sve transakcije s portala prikupljaju se u ovom operativnom uredu, koji upravlja s prosječno 144.879 platnih transakcija dnevno i 724.395 slika dnevno. Sustav je operativan zadnje četiri godine i još uvijek je u tijeku. Stručnjak je nadzirao dizajn, implementaciju, testiranje i nekoliko mjeseci rada novog sustava koji upravlja MLFF transakcijama Bidegija.“ Kod zadnjeg projekta pod brojem 6. naziva „Nadzor nad tehnologijama cestarine, tunela i ITS-a za Abertis koncesionara La Roca Toll Plaza nadogradnja u Multi Lane Free Flow“ navedeno je da je stručnjak bio na poziciji stručnjaka za središnji sustav. U opisu projekta je dalje navedeno da se radi „o višegodišnjem ugovoru o pružanju podrške i tehničke pomoći u području telekomunikacija, naplate cestarine, ITS-a i tunelskih sustava u sljedećim koncesijama Aberitasa: - Acesa:41 postaja i 567 staza - AUCAT:4 postaje i 76 staza - POZIVNICA: 9 postaja i 220 staza - AUMAR AP-7: 30 postaja i 283 trake. IDOM je pružio podršku Abertis Tolling Departmentu za dizajn i nadzor razvoja sljedećih tehnologija: MLFF, ITS, ETC, Manual Tolling i DSRC - RFID. Jedan od zadataka prema ovom Okvirnom ugovoru bio je nadzor nad implementacijom nadogradnje u višetračnu tehnologiju slobodnog protoka La Roca del Valles Plaza. La Roca je bio jedan od glavnih postaja koncesije Abertis AcEsA s najvećim dnevnim prometom u Kataloniji s AADT prosječnim dnevnim prometom od 80.889 vozila po danu. Stručnjak je nadzirao puštanje u rad središnjeg servera La Roca del Valles koji je upravljao s više od 50.000 transakcija naplate višetračne instalacije za naplatu slobodnog protoka u La Roca del Valles naplatnoj postaji.“

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda i prilog zapisniku Analitički prikaz ponuda, utvrđeno je da je naručitelj kod stručnjaka 1 projekt pod brojem 2. iz životopisa prihvatio, uz obrazloženje da je tijekom ovog projekta IDOM nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka; da je IDOM također nadzirao detaljni dizajn, razvoj softvera, instalaciju i početak rada ažuriranog novog softvera Centralnog sustava; da je stručnjak radio kao voditelj projekta/stručnjak za elektrotehniku na izgradnji svih ulaza i izlaza za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-1-i A-15 u Gipuzkoi odnosno kao voditelj projekta i stručnjak za elektrotehniku. Projekt pod brojem 3. naručitelj je također prihvatio, uz obrazloženje da je tijekom projekta IDOM nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka; da je IDOM nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad tijekom pet mjeseci kako bi uočio moguće probleme i područja za poboljšanje; da je

stručnjak radio kao voditelj projekta/stručnjak za elektrotehniku. Dalje je vidljivo da naručitelj projekt pod brojem 4. nije bodovao jer se radi o istom projektu „Proširenje svih ulaza i izlaza za sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-I-i A-15 u Gipuzkoï“.

Daljnji projekt pod brojem broj 5. naručitelj je bodovao, uz obrazloženje da je IDOM osigurao nadzor nad razvojem/izgradnjom Multi Lane Free Flow rješenja upravljačkog portala u sklopu projekta Phoenix; da je IDoM bio odgovoran za nadzor, izradu izvješća, analizu rizika, upravljanje incidentima i osiguranje kvalitete; da je cijeli projekt vodio stručnjak za elektrotehniku kao voditelj projekta i bio glavni odgovorni supervizor za instalaciju i razvoj MLFF rješenja odnosno da je bio voditelj projekta i stručnjak za elektrotehniku. Kod stručnjaka 6 je vidljivo da je naručitelj projekt pod brojem 3. iz životopisa bodovao, uz obrazloženje da je stručnjak bio uključen u definiranje zahtjeva za naplatu cestarine i njezinu provedbu, vodeći posebnu brigu o strateškom planiranju kako bi se osigurala besprijekorna integracija u postojeću mrežu naplate cestarine; da je stručnjak sudjelovao u projektiranju, instalaciji i puštanju u rad sustava MLFF; također je definirao plan jačanja kapaciteta za zaposlenike koncesije, osnažujući ih sveobuhvatnim razumijevanjem sustava i operacije naplate bez barijera; nadgledajući svaki aspekt projekta, stručnjak je osigurao kohezivnu i uspješnu izvedbu, postavljajući novi standard za sustave naplate cestarine u Brazilu; stručnjak za sustave uz prometnicu /MLFF stručnjak; zamjenik voditelja projekta. Projekt pod brojem 4. naručitelj je bodovao, uz obrazloženje da je stručnjak bio uključen u definiranje zahtjeva za naplatu cestarine i njezinu provedbu, vodeći posebnu brigu o strateškom planiranju kako bi se osigurala besprijekorna integracija u postojeću mrežu naplate cestarine; stručnjak je sudjelovao u projektiranju, instalaciji i puštanju u rad sustava MLFF; također je definirao plan jačanja kapaciteta za zaposlenike koncesije, osnažujući ih sveobuhvatnim razumijevanjem sustava i operacija naplate bez barijera; nadgledajući svaki aspekt projekta, stručnjak je osigurao kohezivnu i uspješnu izvedbu, postavljajući novi standard naplate cestarine u Brazilu; stručnjak za sustave uz prometnicu/MLFF stručnjak; zamjenik voditelja projekta. Projekt pod brojem 5. naručitelj je bodovao, uz obrazloženje da je stručnjak podržao voditelja projekta u nadzoru implementacije sustava, te obavio usluge stručnjaka za sustave uz cestu na 3 projekta s MLFF-om, izgradnjom operativnog ureda i finog podešavanja operacija naplate, do zadataka definiranja i simulacije MoPAC HOT/upravljivih traka u prometu, ovisno o strukturi vozarine; stručnjak za sustave uz prometnicu/MLFF stručnjak. Kod stručnjaka 7 vidljivo je da je naručitelj projekt pod brojem 3. bodovao, uz obrazloženje da je tijekom ovog projekta IDOM nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih točaka; IDoM je također nadzirao detaljni dizajn, razvoj softvera, instalaciju i početak rada ažuriranog novog softvera Centralnog sustava; stručnjak je nadzirao dizajn i implementaciju, testiranje rada središnjeg ustava "Trip Building" i upravljanje transakcijama; stručnjak za središnji sustav i IT stručnjak. Projekt pod brojem 4. naručitelj je bodovao, uz obrazloženje da je tijekom ovog projekta IDOM nadgledao dizajn i implementaciju koju je izvršio Bidelan (izvođač) i kontrolirao sve radove i aktivnosti od projektiranja, montaže i puštanja u rad te početka rada MLFF portala i kontrolnih konzolnih točaka; IDoM je nadgledao implementaciju sustava i pratio njegov rad tijekom pet mjeseci kako bi uočio moguće probleme i područja za poboljšanje; stručnjak je nadzirao dizajn i implementaciju, testiranje rada središnjeg sustava i njegovu integraciju u Bidegi operativni ured; stručnjak za središnji sustav i IT stručnjak. Projekt pod brojem 5. naručitelj nije bodovao jer se radi o istom projektu kao i projekt „Svi ulazi i izlazi za

sustav naplate slobodnog protoka na projektu N-t-i A-15 u Gipuzkoi“. Zaključno, projekt pod brojem 6. naručitelj je bodovao, uz obrazloženje da je stručnjak nadzirao puštanje u rad središnjeg servera La Roca del Valles koji je upravljao s više od 50.000 transakcija naplate višetračne instalacije za naplatu slobodnog protoka u La Roca del Valles naplatnoj postaji; stručnjak za središnji sustav.

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda također je utvrđeno da naručitelj nije koristio institut upotpunjavanja/pojašnjenja odabrane ponude.

Među strankama je sporno je li odabrani ponuditelj nominiranim stručnjacima 1, 6 i 7 udovoljio kriteriju za odabir ponude iz točke 6.6. dokumentacije o nabavi u dijelu traženog stručnog iskustva nadzora nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow – MLFF).

U konkretnom slučaju mjerodavne su odredbe članaka 280. stavka 4., 290. stavka 1. te 403. ZJN 2016.

U odnosu na sporne reference iz životopisa nominiranih stručnjaka 1, 6 i 7 (one koje je naručitelj bodovao), ovo tijelo prihvaća argumentacije naručitelja iz odgovora na žalbu za svaku pojedinu spornu referencu, a koja ocjena ovoga tijela je potvrđena uvidom u same opise projekata iz životopisa. Dakle, iz dostavljenih životopisa stručnjaka 1, 6 i 7, kao dokaza propisanog za dokazivanje kriterija stručnog iskustva stručnjaka, a imajući u vidu i činjenicu da žalitelj ne dostavlja dokaze koji bi potvrdili njegove tvrdnje, prema ocjeni ovoga tijela, nema razloga za sumnju da odabrani ponuditelj spornim bodovanim referencama nije udovoljio kriteriju za odabir ponude iz točke 6.6. dokumentacije o nabavi u dijelu traženog stručnog iskustva nadzora nad radovima uspostave minimalno jednog sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow – MLFF). Osim toga, potrebno je napomenuti da se iz opisa svake reference jasno navodi opis samog projekta (kao i izvođač predmetnih radova primjerice kod reference pod rednim brojem 2. za stručnjaka 1) u odnosu na usluge i iskustvo nadzora koji su predmet bodovanja predloženih stručnjaka.

Nadalje, žalitelj kod reference broj 5. stručnjaka 1 te kod reference broj 6. stručnjaka 7 smatra da ih naručitelj nije smio bodovati jer stručnjaci nisu vršili nadzor nad cijelim projektom odnosno stručnjak je nadzirao puštanje u rad središnjeg servera koji je manji dio cjelokupnog sastava naplate cestarine. Međutim, analizom zahtjeva naručitelja iz točke 6.6. dokumentacije o nabavi utvrđeno je da naručitelj nije uvjetovao kriterij stručnog iskustva iskustvom nadzora nad cijelim projektom.

Ovdje je također potrebno ponovno ukazati na u životopisima korištene istoznačnice odnosno da žalitelj neutemeljeno radi razliku među pojmovima nadgledanje, nadzor, kontrola. U pravu je naručitelj kada tvrdi da se pojmovi nadgledanje, nadzor i kontrola mogu različito interpretirati kod prevođenja, dok se u hrvatskom izričaju ti pojmovi koriste kao istoznačnice budući da vršenje nadzora/nadgledanja/kontrole u konačnici imaju za zadaću provjeru svih radnji izvođača. Uz to, kako to pravilno navodi naručitelj, dokumentacijom o nabavi naručitelj nije izričito definirao terminologiju nadzora.

Žalitelj isto tako spori da bi upotpunjavanje i pojašnjavanje ili samoinicijativno dostavljanje osobnih referenci odabranog ponuditelja dovelo do pregovaranja u vezi s kriterijem za odabir ponude, međutim, budući da je ovo tijelo ocijenilo da je naručitelj pravilno bodovao sporne reference stručnjaka 1, 6 i 7 dostavljene u odabranoj ponudi, nema potrebe za primjenom instituta iz člana 293. ZJN 2016.

U odnosu na referencu 4. stručnjaka 1 i referencu 5. stručnjaka 7, a budući da naručitelj iste nije uzeo u obzir odnosno nije ih bodovao, ovo tijelo nije razmatralo te žalbene navode jer ne utječu na drugačiji ishod.

Dakle, budući da žalitelj nije sukladno članku 403. stavku 2. ZJN 2016 dokazima potvrdio svoje žalbene navode, odnosno pobio ocjenu naručitelja, a iz dostavljenih životopisa proizlazi da je odabrani ponuditelj udovoljio zahtjevu naručitelja, prema mišljenju ovoga tijela, žalitelj nije s uspjehom osporio da predmetni stručnjaci nemaju traženo stručno iskustvo potrebno za bodovanje predloženih referenci, odnosno nije dokazao da je naručitelj nezakonito proveo postupak pregleda i ocjene odabrane ponude u tom dijelu. Stoga su ovi žalbeni navodi ocijenjeni neosnovanima.

Na drugačiju ocjenu žalbenih navoda ne utječe pozivanje žalitelja na praksu u žalbenim predmetima KLASA: UP/II-034-02/22-01/782 i KLASA: UP/II-034-02/23-01/508 jer se u njima radilo o drugačijem činjeničnom i pravnom stanju, kako je prethodno već obrazloženo.

Žalitelj daljnjim žalbenim navodima osporava zakonitost bodovanja svoje ponude. Tako osporava bodovanje svog stručnjaka 1 Václav Gregora navodeći da je za istog dostavljen životopis u kojem je navedeno da stručnjak ima iskustva u nadzoru radova uspostave dva sustava naplate Multi Lane Free Flow - MLFF u Slovačkoj i Češkoj u svojstvu voditelja projekta, iz čega je, navodi žalitelj, lako zbrojivo da se radi o dva projekta u Slovačkoj i jedan u Češkoj što je ukupno tri projekta nadzora nad sustavima naplate cestarine. Žalitelj u prilog tome ukazuje na dio životopisa Radno iskustvo u kojem su pobrojani sljedeći projekti koji se mogu koristiti za dokazivanje tehničke i stručne sposobnosti i za stjecanje bodova:

1. voditelj projekta uspostave sustava naplate cestarine u Češkoj od 2018. do 2020., TollNet, a.s., zemlja: Češka - SEM elektroničke naplate cestarine u Češkoj; nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; ugovorni partner: TollNet a.s.;

2. voditelj projekta uspostave sustava naplate u Slovačkoj Republici od 2009. do 2010., GAWA s.r.o., zemlja: Slovačka - izgradnja sustava naplate i naplatnih postaja; cjelovita usluga elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj; nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; upravljanje izgradnjom naplatnih postaja diljem Slovačke Republike, uključujući akviziciju, zakonodavne, pregovaračke i provedbene aktivnosti; montaža i testiranje tehnološkog djela; ugovorni partner: Towercom a.s.;

3. voditelj projekta uspostave sustava naplate u Slovačkoj Republici od 2008. do 2009., GAWA s.r.o., zemlja: Slovačka - cjelovita usluga elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj; zamjenik direktora projekta; voditelj odjela za infrastrukturu - odgovornost za E2E provedbu građevinskih radova (postaje za provedbu), komunikacijsku infrastrukturu projekta, podatkovnih centara itd.; nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; ugovorni partner: Ibertax a.s.; SkyToll a.s.

Stoga žalitelj smatra da mu je naručitelj trebao dodijeliti šest bodova, a ne samo tri.

Žalitelj zaključno osporava bodovanje svog stručnjaka 6 Michala Bodnara navodeći da isti posjeduje iskustvo na tri projekta u Slovačkoj, Češkoj i Poljskoj u periodu od 2010. do 2015. te iskustvo na jednom projektu u Slovačkoj u periodu od 2009. do 2010., dakle, na ukupno četiri projekta nadzora radova na uspostavi sustava naplate cestarine, od kojih se jedan koristi za dokazivanje tehničke i stručne sposobnosti, a ostala tri za stjecanje bodova. Na temelju navedenog naručitelj je žalitelju trebao dodijeliti 10 bodova, a ne samo šest. Navodi da je za predmetnog stručnjaka 6 dostavio životopis u kojem su u dijelu Radno iskustvo pobrojani sljedeći

projekti koji se mogu koristiti za dokazivanje tehničke i stručne sposobnosti i za stjecanje bodova:

1. viši konzultant i stručnjak za naplatu cestarine od 2010. do 2015., CGI Slovakia s.r.o. i CGI IT Czech Republic s.r.o., zemlja: Slovačka, Češka, Poljska - usmjerenje na projekte naplate cestarine i upravljanja prometom, koji pokrivaju područja kao što su, između ostalog, pregled postojećih strategija i koncepta (tehnologija, tarifna struktura, model poslovanja) te nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine u Slovačkoj, Češkoj i Poljskoj u svojstvu stručnjaka za cestovne sustave;

2. voditelj programa Implementacija GNSS elektroničke šeme naplate cestarine 2009 u Slovačkoj, od 2009. do 2010., SkyToll a.s., zemlja: Slovačka - upravljanje programom, koje uključuje, između ostalog, stvaranje Ureda za upravljanje programom, ocjena uvjeta te nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine.

Odgovarajući na žalbene navode, naručitelj u bitnome u pogledu stručnjaka 1 i projekta koji je u žalbi naveden pod 1. navodi da su žalitelju priznati dodatni bodovi te mu je za predmetni projekt dodijeljeno tri boda iako se iz opisa projekta ne može jednostavnim uvidom zaključiti da je stručnjak u svojstvu odgovorne osobe bio glavni nadzorni inženjer ili voditelj projekta, te vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova. Naručitelj navodi da je tako postupio kako bi izbjegao restriktivan način ocjenjivanja, budući da je predmetni stručnjak u dijelu životopisa „Profil“ naveo da ima iskustva u nadzoru radova uspostave dva sustava naplate Multi Lane Free Flow - MLFF u Slovačkoj i Češkoj u svojstvu voditelja projekta. Uvidom u „Profil“ može se zaključiti da predloženi stručnjak ima iskustvo u nadzoru dva sustava naplate (MLFF), Češkoj i Slovačkoj pa je netočno da se radilo o tri sustava naplate. Nadalje, u odnosu na projekt koji je u žalbi naveden pod 2. naručitelj navodi da isti nije bodovan, a da je uvidom u dostavljene projekte unutar životopisa utvrdio da se te dvije reference izvršene u Slovačkoj odnose na isti projekt. Odgovarajući dalje na žalbeni navod u pogledu stručnjaka 6 naručitelj navodi da, kao što je prethodno već naveo, na temelju dostavljenog životopisa nije bilo vidljivo da se radi o projektima na kojima je stručnjak u svojstvu odgovorne osobe - stručnjak za sustave uz prometnicu, vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih traka, ali da je u cilju izbjegavanja restriktivne ocjene ponude te vodeći se kontekstom cijelog životopisa, zbog informacije naznačene unutar dijela „Profil“, gdje je navedeno da stručnjak ima iskustvo u nadzoru radova na uspostavi tri sustava naplate cestarine Multi Lane Free Flow - MLFF u Slovačkoj, Češkoj i Poljskoj u svojstvu stručnjaka za cestovne sustave, dodijelio dodatne bodove za projekte koji su u analitičkom prikazu pregleda i ocjene ponuda označeni rednim brojevima 1. i 2., dok je projektom pod 3. stručnjak dokazao tehničku i stručnu sposobnosti iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi te ta referenca nije bodovana.

Ocjenjujući žalbene navode, pregledani su životopisi predmetnih stručnjaka dostavljeni u žaliteljevoj ponudi pa je tako utvrđeno sljedeće:

- u životopisu stručnjaka 1 Václav Gregora, u dijelu „Profil“ navedeno je, između ostalog, da ima iskustva u nadzoru radova uspostave dva sustava naplate Multi Lane Free Flow - MLFF u Slovačkoj i Češkoj u svojstvu voditelja projekta. Dalje je u dijelu „Radno iskustvo“ navedeno da je, između ostalog, od 2018. do 2020. bio voditelj projekta uspostave sustava naplate cestarine u Češkoj, TollNet, a.s., zemlja: Češka - SEM elektroničke naplate cestarine u Češkoj, nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; ugovorni partner: TollNet a.s. Dalje je u životopisu kao radno iskustvo navedeno da je od 2009. do 2010. bio voditelj projekta uspostave sustava naplate u

Slovačkoj Republici, GAWA s.r.o., zemlja: Slovačka - izgradnja sustava naplate i naplatnih postaja - cjelovita usluga elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj; nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; upravljanje izgradnjom naplatnih postaja diljem Slovačke Republike, uključujući akviziciju, zakonodavne, pregovaračke i provedbene aktivnosti; montaža i testiranje tehnološkog djela; ugovorni partner: Towercom a.s. Također je u životopisu navedeno da je u razdoblju od 2008. do 2009. bio voditelj projekta uspostave sustava naplate u Slovačkoj Republici, GAWA s.r.o., zemlja: Slovačka - cjelovita usluga elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj; zamjenik direktora projekta; voditelj odjela za infrastrukturu - odgovornost za E2E provedbu građevinskih radova (postaje za provedbu), komunikacijsku infrastrukturu projekta, podatkovnih centara itd.; nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; ugovorni partner: Ibertax a.s.; SkyToll a.s.;

- u životopisu stručnjaka 6 Michala Bodnara, dio „Profil“, navedeno je, između ostalog, da ima iskustvo u nadzoru radova na uspostavi tri sustava naplate cestarine Multi Lane Free Flow – MLFF u Slovačkoj, Češkoj i Poljskoj u svojstvu stručnjaka za cestovne sustave. Dalje je u dijelu „Radno iskustvo“ navedeno, između ostalog, da je od 2010. do 2015. bio viši konzultant i stručnjak za naplatu cestarine, CGI Slovakia s.r.o. i CGI IT Czech Republic s.r.o., zemlja: Slovačka, Češka, Poljska - usmjerenje na projekte naplate cestarine i upravljanja prometom, koji pokrivaju područja kao što su, između ostalog, pregled postojećih strategija i koncepta (tehnologija, tarifna struktura, model poslovanja) te nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine u Slovačkoj, Češkoj i Poljskoj u svojstvu stručnjaka za cestovne sustave. Dalje je u životopisu navedeno da je od 2009. do 2010. bio voditelj programa - implementacija GNSS elektroničke šeme naplate cestarine 2009 u Slovačka, SkyToll a.s., zemlja: Slovačka - upravljanje programom koje je, između ostalog, uključivalo stvaranje Ureda za upravljanje programom, ocjena uvjeta te nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine. Nadalje, u dijelu životopisa „Projekti“ za razdoblje od 2010. do 2015. naveden je projekt neovisni nadzor nacionalnog sustava elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj Republici, mjesto: Slovačka Republika, klijent: Slovačko društvo za autoceste - NDS (u CGI IT Češka Republika), vrijednost projekta 20 mil. eura; glavne značajke projekta: usluge neovisnog nadzora i revizije pružaju mjerenje i procjenu odabranih ključnih pokazatelja učinka i kvalitete za GNSS elektronički sustav naplate cestarine u Slovačkoj Republici.; radna pozicija: stručnjak za cestovne sustave; obavljane aktivnosti: dizajn i implementacija sustava za kontrolu i mjerenje za elektronički sustav naplate cestarine; priprema metodologije i skupa poslovnih sustava za praćenje elektronskog sustava naplate cestarine; praćenje i ocjena kvalitete pruženih ugovornih usluga; nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine; pružanje ad hoc stručnih i konzultantskih usluga. Nadalje, za razdoblje od 2010. do 2015. naveden je projekt neovisni nadzor nacionalnog sustava elektroničke naplate cestarine u Češkoj Republici, mjesto: Češka Republika, klijent: Direkcija za ceste i autoceste Češke Republike – RSD (u CGI IT Češka Republika), vrijednost projekta 10 mil. eura; glavne značajke projekta: usluge neovisnog nadzora i revizije pružaju mjerenje i procjenu odabranih ključnih pokazatelja učinka i kvalitete za GNSS elektronički sustav naplate cestarine u Češkoj Republici.; radna pozicija: stručnjak za cestovne sustave; obavljane aktivnosti: dizajn i implementacija sustava za kontrolu i mjerenje za elektronički sustav naplate cestarine; priprema metodologije i skupa poslovnih sustava za praćenje elektronskog sustava naplate cestarine; praćenje i ocjena kvalitete pruženih ugovornih usluga; nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine; pružanje ad hoc stručnih i konzultantskih usluga. Nadalje, za razdoblje od 2011. do 2015. naveden je projekt neovisni nadzor nacionalnog sustava

elektroničke naplate cestarine u Poljskoj, mjesto: Poljska, klijent: GDDKIA, Poljska (u CGI IT Češka Republika); vrijednost projekta 3,7 mil. eura, glavne značajke projekta: usluge neovisnog nadzora i revizije pružaju mjerenje i procjenu odabranih ključnih pokazatelja učinka i kvalitete za DSRC elektronički sustav naplate cestarine u Poljskoj; radna pozicija: stručnjak za cestovne sustave; obavljane aktivnosti: dizajn i implementacija sustava za kontrolu i mjerenje za elektronički sustav naplate cestarine; priprema metodologije iskupa poslovnih sustava za praćenje elektronskog sustava naplate cestarine; praćenje i ocjena kvalitete pruženih ugovornih usluga; nadzor radova na uspostavi sustava naplate cestarine; pružanje ad hoc stručnih i konzultantskih usluga.

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda utvrđeno je da je kod stručnjaka 1 Václava Gregora navedeno da je u ponudi dostavio životopis u kojem je naveo da ima iskustva u nadzoru radova uspostave dva sustava naplate Multi Lane Free Flow - MLFF u Slovačkoj i češkoj u svojstvu voditelja projekta i to: 1. voditelj projekta uspostave sustava naplate cestarine u Češka IollNet, a.s. Zemlja: Češka SEM elektroničke naplate cestarine u Češkoj, nadzor nad radovima uspostave sustava naplate; ugovorni partner: TollNet a.s. te 2. voditelj projekta uspostave sustava naplate u Slovačke Republike GAWA s.r.o., zemlja: Slovačka - izgradnja sustava naplate i naplatnih postaja - cjelovita usluga elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj, nadzor nad radovima uspostave sustava naplate, upravljanje izgradnjom naplatnih postaja diljem Slovačke Republike, u uključujući akviziciju, zakonodavne, pregovaračke i provedbene aktivnosti, montaža i testiranje tehnološkog djela; ugovorni partner: Towercom a.s. Naručitelj je naveo da referencom pod 2. stručnjak dokazuje tehničku i stručnu sposobnosti iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi te se ista neće bodovati. Za predmetnog stručnjaka, kojem je bodovao samo jednu referencu, dobio je ukupno tri boda. Kod stručnjaka 6 Michala Bodnara je konstatirano da je u dostavljenom životopisu navedeno da ima iskustvo u nadzoru radova na uspostavi tri sustava naplate cestarine Multi Lane Free Flow - MLFF u Slovačkoj, Češkoj i Poljskoj u svojstvu stručnjaka za cestovne sustave i to: 1. neovisni nadzor nacionalnog sustava elektroničke naplate cestarine u Slovačkoj Republici (...), 2. neovisni nadzor nacionalnog sustava elektroničke naplate cestarine u Češkoj Republici (...) te 3. neovisni nadzor nacionalnog sustava elektroničke naplate cestarine u Republika Poljska (...). Naručitelj je naveo da referencom pod 3. stručnjak dokazuje tehničku i stručnu sposobnosti iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi te se ista neće bodovati. Žalitelj je za predmetnog stručnjaka, kojem je naručitelj bodovao dvije reference, dobio 6 bodova odnosno ukupno za sva tri stručnjaka 12 bodova.

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda također je utvrđeno da je naručitelj konstatirao ispunjenje zahtjeva tehničke i stručne sposobnosti, da nije koristio institut upotpunjavanja/pojašnjenja ponude žalitelja u ovdje spornom dijelu te da je razlika u bodovima između odabranog ponuditelja i žalitelja 11,37 bodova.

Među strankama je sporno je li naručitelj pravilno bodovao reference žaliteljevih stručnjaka 1 i 6.

U konkretnom slučaju mjerodavne su odredbe članaka 280. stavka 4., 290. stavka 1. te 403. ZJN 2016.

U pogledu referenci stručnjaka 6 Michala Bodnara, pregledom njegovog životopisa utvrđeno je da se ne može potvrditi navod žalitelja da predmetni stručnjak ima iskustvo na četiri projekta (od kojih se jedan koristi za dokazivanje tehničke i stručne sposobnosti, a druga tri u svrhu dodjele bodova) jer to nije nedvojbeno razvidno iz životopisa predmetnog stručnjaka, a žalitelj, osim paušalne tvrdnje, istu ne potkrepljuje dokazima.

S druge strane, iz opisanog činjeničnog stanja, a u pogledu referenci stručnjaka 1 Vaclav Gregora, proizlazi da je u pravu žalitelj kada tvrdi da je iz dostavljenog životopisa stručnjaka 1 vidljivo da ima iskustvo na tri projekta (od kojih se jedan koristi za dokazivanje tehničke i stručne sposobnosti, a druga dva u svrhu dodjele bodova), odnosno da je naručitelj trebao bodovati dvije, a ne jednu referencu. Nejasno je na temelju čega je naručitelj zaključio da su dvije reference izvršene u Slovačkoj isti (jedan) projekt budući da su u životopisu navedena različita razdoblja angažmana stručnjaka i različiti ugovorni partneri, a naručitelj nije tražio pojašnjenje istih. Međutim, imajući u vidu da je razlika u bodovanju između odabranog ponuditelja i žalitelja kao drugorangiranog ponuditelja 11,37 bodova, dodatna četiri boda (ukupno 10) koja bi eventualno dobio na osnovu ove reference ne utječe na rangiranje žalitelja, pri čemu treba uzeti u obzir i da su žalbeni navodi kojima žalitelj osporava odabranu ponudu ocijenjeni neosnovanima.

Žalitelj zadnjim žalbenim navodom osporava zakonitost ponude trećerangiranog ponuditelja navodeći da je naručitelj trećerangiranom ponuditelju i stručnjaku 1 Juriju Štanglu priznao dva projekta, jedan za dokazivanje tehničke i stručne sposobnosti, a drugi u svrhu bodovanja. Projekt za koji je stručnjaku dodijeljeno tri boda je „Uspostava elektroničkog sustava naplate cestarine u MLFF – Multi lane Free flow traffic za osobne automobile (sustav eVinjeta za vozila najveće dopuštene mase do 3,5 t)“. Iz životopisa je vidljivo da je stručnjak na predmetnom projektu bio voditelj projekta zadužen za grupu nadzornih inženjera; usluge nadzora svih radova za tehnološke sisteme naplate cestarine uz cestu - stručni, tehnički i financijski nadzor (dakle, bio je nadzor nad sistemima uz cestu), a ne da je vršio stručni nadzor nad radovima uspostave sustava naplate cestarina slobodnog protoka s više voznih trakova (eng. Multi Lane Free Flow - MLFF) kako je propisano. Sažeto rečeno, navodi žalitelj, stručnjak je radio dio nadzora nad radovima, a ne nad cjelokupnim sustavom kako je naručitelj propisao.

Odgovarajući na žalbeni navod, naručitelj u bitnome navodi da je sukladno kontekstu cijelog životopisa ocijenio da predloženi stručnjak spornim projektom ostvaruje mogućnost dodjele dodatnih bodova budući da je predloženi stručnjak unutar projekta sudjelovao kao voditelj projekta zadužen za grupu nadzornih inženjera te usluge nadzora svih radova za tehnološke sisteme naplate cestarine uz cestu. Iz naziva ugovora nedvojbeno je da se radi o traženom sustavu naplate cestarine (MLFF) dok je iz opisa poslova stručnjaka nedvojbeno utvrđeno da je isti vršio usluge nadzora svih radova za tehnološke sisteme naplate cestarine uz cestu. Netočan je navod da je stručnjak radio dio nadzora nad radovima, a ne nad cjelokupnim sustavom, a isti je i u potpunosti paušalan jer je iz opisa projekta nedvojbeno utvrđeno da stručnjak nije vršio nadzor samo nad dijelom radova, nego je vršio usluge nadzora svih radova za tehnološke sisteme naplate cestarine uz cestu. Osim toga, predloženi stručnjak je bio zadužen iza grupu nadzornih inženjera iz čega je razvidno da su poslovi koje je stručnjak izvršavao u predmetnom projektu i šireg obuhvata nego što je traženo dokumentacijom o nabavi.

Trećerangirani ponuditelj nije dostavio svoje očitovanje na žalbeni navod.

U svrhu rješavanja spornog pitanja, pregledana je trećerangirana ponuda, točnije dostavljeni životopis stručnjaka 1 Jurija Štangla, gdje je u tablici naveden sporni projekt „Uspostava elektroničkog sustava naplate cestarine u MLFF – Multi lane Free flow traffic za osobne automobile (sustav eVinjeta za vozila najveće dopuštene mase do 3,5 t)“; nominirani podugovaratelj u okviru javne nabave JN003494/2021-B01. Kao opis izvršenih usluga navedeno je: „- Voditelj projekta zadužen za grupu nadzornih

inženjera; usluge nadzora svih radova za tehnološke sisteme naplate cestarine uz cestu - stručni, tehnički i financijski nadzor; - Pružanje konzultantskih usluga; usklađenost radova s primjenjivim zakonodavstvom; komunikacija sa zainteresiranim stranama; koordinacija osoblja na lokaciji; praćenje izvršavanja planova; - Tehničko područje rada: Tehnološka oprema, Oprema uz cestu, PLC i SCADA sustavi, Komunikacijski sustavi.“ Kao radno mjesto na projektu navedeno je konzultantski inženjering, voditelj projekta.

Iz zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda vidljivo je da je naručitelj stručnjaku Juriju Štanglu bodovao projekt „Uspostava elektroničkog sustava naplate cestarine u MLFF - Multi lane Free flow traffic za osobne automobile (sustav eVinjeta za vozila najveće dopuštene mase do 3,5 t). Za projekt iz životposia „Nadzor kvalitete elektroničkog sustava naplate cestarine u MLFF - Multi lane Free flow traffic za teretna vozila (DarsGo sustav za vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 t) naručitelj je naveo da ga neće bodovati jer se radi o istom projektu kao pod 3.,4. i 5. kojom je stručnjak dokazao tehničku i stručnu sposobnost iz točke 4.2.2. dokumentacije o nabavi.

Uvidom u zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda utvrđeno je da naručitelj nije koristio institut upotpunjavanja/pojašnjenja ponude u ovdje spornom dijelu.

Među strankama je sporno je li naručitelj pravilno postupio kada je bodovao referencu „Uspostava elektroničkog sustava naplate cestarine u MLFF – Multi lane Free flow traffic za osobne automobile (sustav eVinjeta za vozila najveće dopuštene mase do 3,5 t)“ stručnjaka 1 trećerangiranog ponuditelja.

U konkretnom slučaju mjerodavne su odredbe članka 280. stavka 4., 290. stavka 1. te 403. ZJN 2016.

Žalitelj, dakle, smatra da naručitelj nije smio bodovati predmetnu referencu jer je stručnjak radio dio nadzora nad radovima, a ne nad cjelokupnim sustavom, međutim, kako je već prethodno rečeno, naručitelj dokumentacijom o nabavi nije uvjetovao kriterij stručnog iskustva iskustvom nadzora nad cjelokupnim sustavom naplate cestarine. Nadalje, iz žalbenog navoda je razvidno da žalitelj smatra da nadzor nad sistemima uz cestu nije isto što i nadzor nad sustavom naplate cestarina, međutim, žalitelj ne dostavlja dokaz za tu svoju tvrdnju odnosno dokazni materijal koji bi potvrdio da se konkretno radi o sustavu koji ne predstavlja sustav naplate cestarina. Slijedom navedenog, žalbeni navod je neosnovan.

Postupajući po službenoj dužnosti temeljem članka 404. ZJN 2016, a u odnosu na osobito bitne povrede postupka javne nabave iz članka 404. stavka 2. tog Zakona, ovo državno tijelo nije utvrdilo postojanje osobito bitnih povreda.

Slijedom svega naprijed navedenog, temeljem članka 425. stavka 1. točke 3. ZJN 2016., žalba je odbijena kao neosnovana te je odlučeno kao u točki 1. izreke ovoga rješenja.

Žalitelj je postavio zahtjev za naknadu troškova žalbenog postupka u iznosu od 11.000,00 eura na ime naknade za pokretanje žalbenog postupka.

Sukladno odredbi članka 431. stavka 4. ZJN 2016, u slučaju odbijanja žalbe žalitelj nema pravo na naknadu troškova žalbenog postupka pa je odlučeno kao u točki 2. izreke ovoga 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

