



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

KLASA: UP/II-034-02/25-01/682

URBROJ: 354-02/14-26-9

Zagreb, 11. svibnja 2026.

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave, OIB: 95857869241 u Vijeću sastavljenom od članova: Danijele Antolković, zamjenice predsjednice te Marijane Gortan Krnić i Olge Majdak Huljev, članica, u žalbenom postupku pokrenutom po žalbi žalitelja zajednice gospodarskih subjekata PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, Slovenija, OIB: SI15531058, Sveučilište u Zagrebu, Građevinski fakultet, Zagreb, OIB: 62924153420 i Centar građevinskog fakulteta d.o.o., Zagreb, OIB: 51108551424 u odnosu na Odluku o odabiru, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2024/S F02-0009101, predmet nabave: izrada plana održive urbane mobilnosti grada Zagreba, naručitelja Grad Zagreb, Zagreb, OIB: 61817894937, na temelju članka 3. Zakona o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave (Narodne novine, broj 18/13, 127/13, 74/14, 98/19 i 41/21) te članka 398. Zakona o javnoj nabavi (Narodne novine, broj 120/16, 114/22, nadalje u tekstu: ZJN 2016) donosi sljedeće

R J E Š E N J E

1. Odbija se žalba žalitelja zajednice gospodarskih subjekata PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, Slovenija, Sveučilište u Zagrebu, Građevinski fakultet, Zagreb i Centar građevinskog fakulteta d.o.o., Zagreb, kao neosnovana.
2. Odbija se zahtjev za naknadu troškova žalbenog postupka žalitelja zajednice gospodarskih subjekata PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, Slovenija, Sveučilište u Zagrebu, Građevinski fakultet, Zagreb i Centar građevinskog fakulteta d.o.o., Zagreb, kao neosnovan.

O b r a z l o Ź e n j e

Naručitelj Grad Zagreb, Zagreb, objavio je 9. rujna 2024. godine u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske (dalje: EOJN RH) poziv na nadmetanje i dokumentaciju o nabavi u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2024/S F02-0009101, radi nabave izrade plana održive urbane mobilnosti Grada Zagreba. Kriterij odabira je ekonomski najpovoljnija ponuda na temelju kriterija: 1. Cijena ponude - 50 bodova i 2. IKS (Iskustvo ključnog stručnjaka 1, 2, 3 i 4) - 50 bodova.

U predmetnom postupku javne nabave dostavljene su dvije ponude koje je naručitelj ocijenio valjanima te je 5. prosinca 2024. donio odluku o odabiru broj: 406-05/24-005/234; 251-05-51/014-24-67 kojom je odabrao ponudu zajednice gospodarskih subjekata PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, Sveučilište u Zagrebu Građevinski fakultet, Zagreb i Centar građevinskog fakulteta d.o.o., Zagreb, kao ekonomski najpovoljniju.

Povodom žalbe zajednice gospodarskih subjekata Ernst & Young savjetovanje d.o.o. Zagreb i Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, ovo je tijelo rješenjem KLASA: UP/II-034-02/25-01/35, URBROJ: 354-02/7-25-10 od 14. ožujka 2025., poništilo osporavanu odluku o odabiru i predmet vratilo naručitelju na ponovno postupanje.

U ponovljenom postupku pregleda i ocjene ponuda, naručitelj je, kao jedinu valjanu, Odlukom o odabiru KLASA: 406-05/24-005/234; URBROJ: 251-05-40-25-127 od 4. studenoga 2025. (objavljena u EOJN RH 11. studenoga 2025.), odabrao ponudu zajednice gospodarskih subjekata Ernst & Young savjetovanje d.o.o. Zagreb i Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.

Na navedenu Odluku o odabiru žalbu je 21. studenoga 2025. izjavila zajednica gospodarskih subjekata PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, Sveučilište u Zagrebu Građevinski fakultet, Zagreb i Centar građevinskog fakulteta d.o.o., Zagreb. Žalitelj u žalbi u bitnome osporava zakonitost postupanja naručitelja kod pregleda i ocjene svoje i odabrane ponude. U žalbenom zahtjevu traži poništenje Odluke o odabiru kao i naknadu troškova žalbenog postupka u iznosu od 1.750,00 eura. Žalba je uređena podneskom zaprimljenim kod ovog tijela 1. prosinca 2025.

Naručitelj u odgovoru na žalbu osporava osnovanost žalbenih navoda te predlaže žalbu odbiti kao neosnovanu.

Odabrana zajednica gospodarskih subjekata također osporava osnovanost žalbenih navoda, smatra da je njena ponuda sukladna uvjetima i zahtjevima iz dokumentacije o nabavi te žalbu predlaže odbiti kao neosnovanu.

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

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

Žalba je neosnovana.

Žalitelj osporavajući razloge odbijanja svoje ponude prvo navodi da je naručitelj nakon upotpunjavanja/pojašnjenja ponude, pogrešno zaključio da žalitelj ne udovoljava uvjetima sposobnosti. Ističe da naručitelj, suprotno navodu žalitelja da je ugovor rbr. 1. SUMP Cologne potpisan za izvršenje pet pojedinačnih usluga, u okviru provjere reference navodi da je to bila jedna integrirana usluga, koja se sastojala od pet radnih paketa te da je datum izvršenja iste bio do ožujka 2025. Osporava utvrđenje naručitelja temeljem kojeg spornu referencu nije priznao jer nije izvršena u cijelosti kao jedna integrirana usluga te nije izvršena u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini. Obrazlaže

da je ugovor SUMP Cologne potpisan 2022. godine za izvršenje 5 pojedinačnih i samostalnih usluga koje su se odnosile na izvršenje ugovora „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der Stadt Köln“ i koji je potpisan s ugovorenim iznosom od 310.314,00 EUR. Vodeći partner u zajednici gospodarskih subjekata koji su izvršili usluge bio je upravo njegov podugovaratelj, Mobycon B.V. Nadalje, u sklopu navedenog projekta izvršeno je pet različitih usluga u sklopu pojedinačnih radnih paketa AP1-AP5 od strane zajednice ponuditelja (AP1 Analiza postojećeg stanja, AP2 Razvoj vizije, ciljeva i indikatora na temelju (međunarodnih) najboljih praksi, AP3 Identifikacija prilika i izazova, AP4 Razvoj strategije, A5 Konačni izvještaj). Usluge određene kao AP1-AP4 su izvršene u cijelosti do prosinca 2024. godine dok je usluga iz AP5 izvršena u omjeru od 98% do prosinca 2024. godine. Nadalje dio usluge AP5 u omjeru od 2% dijela usluge izvršen je do ožujka 2025. godine. Sukladno navedenom, ukupni iznos izvršenja usluge od strane Mobycon B.V. koji je izvršen prema čl. 5.2.1.4. dokumentacije o nabavi iznosi 159.852,03 EUR (bez PDV-a) kako je određeno i u tablici/popisu glavnih usluga. Iz službene potvrde grada Kölna od 4. veljače 2025. jasno i nedvojbeno proizlazi da su pojedinačne usluge iz AP1-AP4 u cijelosti izvršene, kao i da je usluga iz faze AP5 izvršena u omjeru od 98%, što čini omjer od 2% usluge iz AP5, koja ne ovisi o podugovaratelju Mobycon B.V., nego isključivo o naručitelju gradu Kölnu u odnosu na administrativni odnos prihvaćanja izvješća za AP5 uslugu. Iz navedenog se može jasno utvrditi, da su usluge iz faze AP1-AP4 izvršene u cijelosti. Iz korespondencije s gradom Köln jasno proizlazi da je Mobycon izvršio četiri pojedinačne usluge u sklopu radnih paketa ugovora u 2024. godini te je naručitelj upravo trebao navedeno uzeti u obzir kako je i jasno i nedvojbeno potvrđeno od ugovaratelja. Cjelokupnu dokumentaciju kao i izvršene usluge je jasno i nedvojbeno potvrdio i Grad Köln. Slijedom navedenog, smatra da je tom referencom udovoljio zahtjevu iz točke 5.2.1.3 dokumentacije o nabavi.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da nije prihvatio ugovor rbr. 1 jer se radi o usluzi koja je bila ugovorena kao jedna integrirana usluga, ali se sastojala od pet radnih paketa te njome nije ispunjen uvjet usluge u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini. Naručitelj nije ocjenjivao o kome ili čemu ovisi izvršenje te usluge već je li ona u cijelosti izvršena. Ističe da i sam žalitelj jasno navodi da usluga nije izvršena već samo određeni radni paketi u okviru usluge.

Ocjenjujući osnovanost ovog navoda, utvrđeno je da je točkom 5.2. dokumentacije o nabavi propisan uvjet tehničke i stručne sposobnosti, tako da je točkom 5.2.1.1. propisano da gospodarski subjekt mora dokazati da ima potrebne ljudske i tehničke resurse te iskustvo potrebno za izvršenje ugovora o javnoj nabavi na odgovarajućoj razini kvalitete, a osobito zahtijevati da gospodarski subjekt ima dovoljnu razinu iskustva, što se dokazuje odgovarajućim referencijama iz prije izvršenih ugovora. Točkom 5.2.1.3. je nadalje propisano da gospodarski subjekt mora dokazati da je u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini pružio usluge iste ili slične predmetu nabave. Zbroj vrijednosti (bez PDV-a) najviše 4 (četiri) izvršene usluge mora biti minimalno u visini procijenjene vrijednosti nabave. Usluge se moraju odnositi na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika, a koje moraju uključivati: izradu plana održive urbane mobilnosti. Gospodarski subjekt na taj način dokazuje da ima potrebno iskustvo, znanje i sposobnost te da je s obzirom na opseg, predmet i procijenjenu vrijednost nabave sposoban kvalitetno izvršiti usluge koje su predmet nabave. Točkom 5.2.1.4. propisano je da se navedeno preliminarno dokazuje ESPD

obrascem, a kao ažurirani popratni dokument propisan je popis glavnih usluga izvršenih u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini. Popis glavnih usluga mora sadržavati vrijednost usluga, datum, oznaku dokumentacije/projekta, opis te naziv druge ugovorne strane.

Uvidom u ponudu žalitelja utvrđeno je da je u ponudbenom listu navedeno sudjelovanje podugovaratelja na kojeg se odabrana zajednica gospodarskih subjekata oslonila, Mobycon B.V., Hooikade 13, 2627 Delft, Nizozemska koji će izvršavati dio ugovora: Faza 1: Mobilizacija – dio, Faza 2: Razvoj strategije – dio, Faza 3: Usvajanje Plana – dio i Faza 4: Izgradnja kapaciteta – dio, vrijednosni dio 25.000,00 eura i postotni dio 10,02% ugovora.

U ponudi žalitelja dostavljen je ESPD obrazac navedenog podugovaratelja u kojem je pod točkom 5.2. Tehnička i stručna sposobnost naveden popis glavnih usluga i to: Ugovor 1, SUMP Cologne, Ukupan iznos ugovora (bez PDV-a): 306.000,00 eura, Iznos glavnih isporuka robe / pruženih usluga / izvršenih radova: 306.000,00 eura, Datum početka: -, Datum izvršenja: 01.09.2024, Druga ugovorna strana: Orange Edge te Osoba za kontakt i Ugovor 2, Mobilityplan Düsseldorf, Ukupan iznos ugovora (bez PDV-a): 130.000,00 eura, Iznos glavnih isporuka robe / pruženih usluga / izvršenih radova: 130.000,00 eura, Datum početka: -, Datum izvršenja: 31.03.2023, Druga ugovorna strana: -, Osoba za kontakt.

U žalbenom postupku koji se pred ovim tijelom vodio pod KLASA: UP/II-034-02/25-01/35 osporena je tehnička i stručna sposobnost žalitelja (tada odabranog ponuditelja) jer je utvrđeno da podugovaratelj Mobycon uslugu nije izvršavao samostalno već u zajednici pa je dovedena u pitanje iskazana vrijednost od 306.000,00 eura. Također je utvrđeno da se u ESPD obrascu i popisu ugovora navode kontradiktorni podaci o naručitelju.

U ponovljenom postupku pregleda i ocjene ponuda naručitelj je žalitelja za ugovor rbr. 1, 28. ožujka 2025. tražio pojašnjenje sljedećeg sadržaja: "Sukladno Rješenju DKOM-a (klasa: UP/II-034-02/25-01/35, urbroj: 354-02/7-25-10) od 14. ožujka 2025. godine, molimo dostavite pojašnjenje za uslugu broj 1 kako je ispod navedeno:

- molimo dostavite pojašnjenje koji je točno opseg i opis usluge u okviru izrade SUMP Cologne koje je pružio podugovaratelj Mobycon B.V., Nizozemska, Hooikade 13, 2627 Delft;
- molimo dostavite pojašnjenje u kojem omjeru (vrijednosnom dijelu) su usluge pružene od strane podugovaratelja Mobycon B.V., Nizozemska, Hooikade 13, 2627 Delft;
- molimo dostavite pojašnjenje koji je datum izvršenja usluge pod brojem 1 s obzirom na proturječnost podataka navedenih u ESPD obrascu i u Popisu glavnih isporuka robe vezano za naziv naručitelja/druge ugovorne strane, molimo dostavite pojašnjenje tko je naručitelj/druga ugovorna strana.

U pojašnjenju od 22. travnja 2025. žalitelj navodi "Glede podataka dostave izvršenja usluga iz ugovora SUMP Cologne je potpisan za izvršenje 5 pojedinačnih usluga koje su se odnosile na izvršenje ugovora „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der Stadt Köln“ te je vidljivo je da je vrijednost za ukupno sve izvršene usluge bila u iznosu od 310.314,00 EUR (bez PDV-a). Nadalje, u sklopu navedenog projekta izvršeno je 5 različitih usluga AP1-AP5 od strane zajednice ponuditelja AP1 Analiza postojećeg stanja, AP2 Razvoj vizije, ciljeva i indikatora na temelju (međunarodnih) najboljih praksi, AP3 Identifikacija prilika i izazova, AP4 Razvoj strategije, A5 Konačni izvještaj. Usluge određene kao AP1-AP4 su izvršene u cijelosti do prosinca 2024. godine dok je usluga iz AP5 izvršena u omjeru od 98% do

prosina 2024. godine. Nadalje dio usluge AP5 u omjeru od 2% dijela usluge izvršen je do ožujka 2025. godine. Sukladno navedenom, ukupni iznos izvršenja usluge od strane Mobycon B.V. koji je izvršen prema čl. 5.2.1.4. DON-a iznosi 159.852,03 EUR (bez PDV-a) kako je određeno i u tablici/popisu glavnih usluga.

Žalitelj je temeljem tog pojašnjenja dostavio novi popis usluga koji sadrži, pored dvije osporene usluge i dvije nove usluge i to kako slijedi:

1. SUMP Cologne, u ukupnoj vrijednosti 310.314,00 eura, od strane Mobycona izvršena vrijednost od 159.852,03 eura u prosincu 2024, opis usluge "Izrada plana održive urbane mobilnosti grada Kölna za gradsko (urbano) područje od 1.095.000 stanovnika: AP1 Analiza postojećeg stanja 100%, AP2 Razvoj vizije, ciljeva i indikatora na temelju (međunarodnih) najboljih praksi 100%, AP3 Identifikacija prilika i izazova 100%, AP4 Razvoj strategije 100%, A5 Konačni izvještaj 98%; u ožujku 2025. izvršena vrijednost od 2.436,61 euro, A5 Konačni izvještaj 2%", druga ugovorna strana Stadt Köln

2. Mobilityplan Düsseldorf, ukupna vrijednost 200.530,00 eura, vrijednost koju izvršio Mobycon 118.582,00 eura, u ožujku 2024., opis usluge "izrada plana održive urbane mobilnosti grada Düsseldorfa za gradsko (urbano) područje od 642.304 stanovnika", druga ugovorna strana Stadt Düsseldorf

3. Bike Parking Strategy Eindhoven, usluga "izrada plana biciklističke mobilnosti - parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje od 235.691 stanovnika", u iznosu od 56.509,38 eura

4. Tbilisi Cycling Masterplan, usluga "izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje od 1.087.020 stanovnika", u iznosu od 101.694,99 eura, u kolovozu 2022, za naručitelja Tbilisi Hall.

Također je dostavljen i novi ESPD obrazac s istim podacima kao u popisu.

Naručitelj je u ponovljenom postupku pregleda i ocjene ponuda, provjeravao činjenice iz pojašnjenja ponuditelja kod druge ugovorne strane Stadt Köln, u ožujku 2025., na sljedeći način te je dobio ispod navedene odgovore.

1. pitanje: Kolika je bila vrijednost ugovora za razvoj projekta SUMP Köln?

Odgovor: ukupna vrijednost je iznosila 310.314 eura bez PDV-a, projekt je završio u ožujku 2025. te je ukupno plaćeno 322.040,60 eura bez PDV-a jer su tijekom procesa dodani neki neobavezni zadaci;

2. pitanje: je li ugovor potpisan za izvršenje 5 pojedinačnih usluga ili za jednu (razvoj projekta SUMP Köln)?

Odgovor: to je bila jedna integrirana usluga, ali se sastojala od 5 radnih paketa (AP 1-5);

3. pitanje: koji je bio točan opseg i opis usluge koje je izvršio Mobycon, budući da je AP 1-5 izvršen od strane konzorcija, a ne samo Mobycona?

Odgovor: Mobycon je ugovor počeo izvršavati zajedno s još dva člana, no od siječnja 2024. Mobycon je vodeći partner i vodio je projekt s članom Orange Edge. Nije moguće dati točan opseg usluga jer je to interno pitanje konzorcija, no od siječnja 2024., kao voditelj konzorcija je ispunio veći dio zadataka;

4. pitanje: u kojoj su mjeri (vrijednosti) usluge u ovom ugovoru izvršene od strane Mobycona i koji je datum izvršenja tog ugovora?

Odgovor: račun je izdan Mobyconu kao ugovornom partneru, koji je iznos podijelio s ostalim članovima, ali nema informaciju u kojem iznosu. Datum izvršenja ugovora je bio od listopada 2022. do ožujka 2025.

Za ocjenu navoda, potrebno je uzeti u obzir i činjenice utvrđene u prethodnom žalbenom postupku koji se vodio pod KLASA: UP/II-034-02/25-01/35 te je utvrđeno da je žalitelj (tada odabrani ponuditelj), dostavio potvrdu druge ugovorne strane

grada Köln od 17. veljače 2025. u kojoj je navedeno da je „Izvorni Ugovor 1. za uspostavu Održivog urbanog plana mobilnosti Kölna sklopljen u listopadu 2022. između Grada Kölna i konzorcija (MiB, Mobycon i OrangeEdge) s proračunom od 310.314,00 eura. Nakon što je MiB napustio konzorcij vodeći član postao je Mobycon te je preuzeo sve zadatke bivšeg vodećeg partnera MiB do 1.1.2024. Do kraja rujna 2024. isporučeno oko 87% posla na AP4 (Razvoj strategije) i AP5 (Sastanci, izvješća, sudionički događaji..). Do kraja prosinca 2024. posao na AP4 isporučen je 100%, a na AP5 oko 98%. Za AP5 su samo posljednji koraci u dostavi završnog izvješća pomaknuti od strane Grada Kölna na siječanj 2025. Interno će se projekt nastaviti do ožujka 2025.“.

U zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda u odnosu na spornu referencu iz ugovora rbr. 1 se navodi „pružena usluga: SUMP Cologne, od naručitelja: Stadt Köln, iznos ugovora: 310.314,00 eura, datum izvršenja: 31.12.2024. Ponuditelj navodi "ugovor SUMP Cologne je potpisan za izvršenje 5 pojedinačnih usluga koje su se odnosile na izvršenje ugovora "Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) der Stadt Köln " te je vidljivo da je vrijednost za ukupno sve izvršene usluge bila u iznosu od 310.314,00 Eura (bez PDV a). Nadalje, u sklopu navedenog projekta izvršeno je 5 različitih usluga AP1-AP5 od strane zajednice ponuditelja". U okviru provjere reference naručitelja grad Köln, navodi da je ugovor potpisan "za razvoj projekta SUMP Köln (u pogledu dijelova vizije, analize i strategije ciklusa SUMP-a). To znači da je to bila jedna integrirana usluga, ali se sastojala od pet radnih paketa.", dok je u pogledu datuma izvršenja iste bio "od listopada 2022. do ožujka 2025." Prema Kriteriju kvalitativnog odabira gospodarskog subjekta usluga se odnosila na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika, a uključivala je izradu plana održive urbane mobilnosti. Suprotno navodu ponuditelja da je ugovor potpisan za izvršenje 5 pojedinačnih usluga, Naručitelj u okviru provjere reference navodi da je to bila jedna integrirana usluga, koja se sastojala od pet radnih paketa te da je datum izvršenja iste bio do ožujka 2025. Iz dostavljenog EPSD obrasca i pojašnjenja/upotpunjavanja ponude ponuditelja te provjere reference od naručitelja grada Köln ne priznaje se dostavljena usluga jer nije izvršena u cijelosti kao jedna integrirana usluga te nije izvršena u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini.“

S obzirom na uvjet tehničke i stručne sposobnosti propisan točkom 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi, prema kojem se ta sposobnost dokazuje referencama iz prije izvršenih ugovora, a dokazuje se s najviše četiri iste ili slične usluge u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave (rujan 2024.) i tijekom četiri godine koje prethode toj godini, među strankama je sporno tumačenje je li u okviru ugovora SUMP Cologne izvršeno pet pojedinačnih i samostalnih usluga kao što to navodi žalitelj ili se radilo o jednoj integriranoj usluzi koja se sastojala od pet radnih paketa, kao što to navodi druga ugovorna strana.

Prema ocjeni ovoga tijela ugovor „Izrada plana održive urbane mobilnosti grada Kölna za gradsko (urbano) područje od 1.095.000 stanovnika“, izvršen je kao jedna integrirana usluga kako je to pravilno, temeljem pojašnjenja druge ugovorne strane grada Kölna, utvrdio i naručitelj, odnosno pet radnih paketa od kojih se ta usluga sastojala ne mogu se smatrati pojedinačnim i samostalnim uslugama, kako to pokušava prikazati žalitelj, već je za izvršenje čitave usluge, bilo potrebno izvršiti svih pet paketa. Budući da je posljednji radni paket završen u ožujku 2025., usluga kao takva, nije u cijelosti završena u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave odnosno do roka za dostavu ponuda (15. listopada 2024.). Ovdje, valja dodatno

napomenuti da, neosnovano žalitelj tvrdi da su paketi AP1–AP4 završeni tijekom 2024. godine te da je naručitelj tu okolnost trebao uzeti u obzir. Naime, iz pojašnjenja žalitelja i očitovanja druge ugovorne strane proizlazi da su paketi AP1–AP4 dovršeni do prosinca 2024. godine, dok je do kraja rujna 2024. godine bilo izvršeno oko 87 % poslova iz paketa AP4 i AP5. Slijedom navedenog, žalitelj nije dokazao niti da je paket AP4 bio dovršen prije isteka roka za dostavu ponuda, odnosno prije 15. listopada 2024. godine. Slijedom svega navedenog, kako predmetna usluga, koja je bila ugovorena kao jedna integrirana usluga, nije bila izvršena do isteka roka za dostavu ponuda, žalbeni navod je ocijenjen kao neosnovan.

Žalitelj u nastavku osporava ocjenu naručitelja u odnosu na referencu žalitelja za grad Düsseldorf (ugovor rbr. 2), koja nije priznata jer naručitelj nije mogao utvrditi u kojem iznosu su Mobycon, a u kojem njegovi podizvođači sudjelovali u izvršenju te usluge. S obzirom na usluge izvršene u odnosu na projekt Mobilityplan Düsseldorf, isti je izvršen u ožujku 2024. godine te je Mobycon kao član zajednice ponuditelja izvršio usluge izrada plana održive urbane mobilnosti grada Düsseldorfa za gradsko (urbano) područje u vrijednosti od 118.582,00 EUR (bez PDV-a), dok je ukupni iznos izvršenja usluga bio 200.530,00 EUR (bez PDV-a). Navedene činjenice je jasno i nedvojbeno potvrdio i sam ugovaratelj, grad Düsseldorf, kako preko samog žalitelja tako i izravno naručitelju koji je nezakonito ocijenio nevaljanim navedenu referencu. Ukoliko naručitelj navedeni podatak nije glede dijelova izvršenja ugovora mogao pribaviti od strane naručitelja, grada Düsseldorf, a budući da je cjelokupni iznos isplaćen vodećem članu zajednice, Mobycon B.V., upravo je ovdje žalitelj, a putem vjerodostojnih podataka podugovaratelja Mobycon B.V. i dostavio istinit podatak glede raspodjele i udjela u sredstvima koji su isplaćeni pojedinom članu zajednice. Ukoliko navedeno nije dovoljan dokaz, isto predstavlja vrlo nelogično i neprihvatljivo postupanje naručitelja. Slijedom navedenog, smatra da je tom referencom udovoljio zahtjevu iz točke 5.2.1.3 dokumentacije o nabavi.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da iznose navedene u dostavljenom ESPD obrascu i pojašnjenju/upotpunjavanju ponude ponuditelja te provjere reference od naručitelja grada Düsseldorf nije moguće usporediti s dostavljenim iznosima koje je dostavio žalitelj te se ne priznaje dostavljena usluga jer nije moguće utvrditi u kojem iznosu su Mobycon, a u kojem njegovi podizvođači sudjelovali u izvršenju ove usluge. Upućuje na odgovor grada Düsseldorfa temeljem provjere iz travnja 2025. te navodi da s obzirom na to da grad Düsseldorf, navodi da nije poznato kako su troškovi konačno raspoređeni, naručitelj iz ovih dostavljenih iznosa nije mogao utvrditi koji točno iznos se odnosi na tvrtku Mobycon, a koji na njezine podizvođače u okviru iznosa izvršenja usluge od 118.582,00 EUR.

Ocjenujući osnovanost ovog navoda, utvrđeno je da je u žalbenom postupku koji se pred ovim tijelom vodio pod klasom: UP/II-034-02/25-01/35 osporena tehnička i stručna sposobnost tog ugovora u odnosu na koji je dovedena u pitanje vrijednost ugovora od 130.000,00 eura te izvršenje (trajanje) usluge.

U ponovljenom postupku pregleda i ocjene ponuda, naručitelj je žalitelja za ugovor rbr. 2, 28. ožujka 2025. tražio pojašnjenje sljedećeg sadržaja:

„Sukladno Rješenju DKOM-a (Klasa: UP/II-034-02/25-01/35, Urbroj: 354-02/7-25-10) od 14. ožujka 2025., molimo dostavite pojašnjenje za uslugu broj 2 kako je ispod navedeno:

- molimo dostavite pojašnjenje koji je točno opseg i opis usluge u okviru izrade Mobilityplan Düsseldorf koje je pružio podugovaratelj Mobycon B.V., Nizozemska, Hooikade 13, 2627 Delft

- molimo dostavite pojašnjenje u kojem omjeru (vrijednosnom dijelu) su usluge pružene od strane podugovaratelja Mobycon B.V., Nizozemska, Hooikade 13, 2627 Delft

- molimo dostavite pojašnjenje koji je datum izvršenja usluge pod brojem 2.“

U pojašnjenju od 22. travnja 2025. žalitelj se očitovao kako slijedi: „S obzirom na usluge izvršene u odnosu na projekt Mobilityplan Düsseldorf, isti je izvršen u ožujku 2024. godine te je Mobycon kao član zajednice ponuditelja izvršio usluge izrade plana održive urbane mobilnosti grada Düsseldorfa za gradsko (urbano) područje u vrijednosti od 118.582,00 EUR (bez PDV-a), dok je ukupni iznos izvršenja usluga bio 200.530,00 EUR (bez PDV-a).“

Naručitelj je u ponovljenom pregledu i ocjeni ponuda također, u travnju 2025. godine, provjeravao činjenice vezane za taj ugovor kod druge ugovorne strane te je na pitanja dobio sljedeće odgovore:

"1. pitanje: kolika je bila ukupna vrijednost ugovora za izradu Plana mobilnosti u Düsseldorfu?

Odgovor: Plan mobilnosti u Düsseldorfu (SUMP) podijeljen je u dvije faze. Mobycon je sudjelovao u drugoj fazi kao jedan od nekoliko konzultanata. Ukupna vrijednost obje faze iznosi oko 1.050.000 eura, uključujući porez.

2. pitanje: koji je bio točan opseg i opis usluga koje je Mobycon izvršio u okviru razvoja Plana mobilnosti u Düsseldorfu?

Odgovor: Mobycon je bio voditelj radnog paketa 3, uključujući područja "Biciklizam", "Sigurnost na cesti", "Hodanje", "Projektiranje cesta, pristupačnost". Mobycon je bio odgovoran za područja "Biciklizam" i "Sigurnost na cestama. Njihov podugovaratelj (NTS Ingenieurgesellschaft mbH) radio je na posljednja dva područja. Postojala su još tri konzultanta odgovorna za druge radne pakete i peta konzultantska tvrtka odgovorna za kontrolu i usmjeravanje cijelog procesa.

3. pitanje: u kojoj su mjeri (vrijednosti) usluge u ovom ugovoru izvršene od strane tvrtke Mobycon i koji je datum izvršenja tog ugovora?

Odgovor: Kao što je već odgovoreno 4. veljače 2025. izvorni ugovor s tvrtkom Mobycon uključivao je 153.022,40 (s PDV-om). Zbog procesnih promjena u Düsseldorfu vrijednost ugovora je podignuta za 85.608,60 (ključujući PDV). Zbog daljnjih promjena u procesu nisu bili potrebni svi iznosi, tako da je ukupan proračun za Mobycon iznosio 185.120,40 (bez PDV-a). Nije poznato kako su troškovi konačno raspoređeni između tvrtke Mobycon i njenog podugovaratelja. Usluga nije dovršena u ožujku 2023. Točno je da je Mobycon poslao svoj konačni račun tijekom ovog mjeseca, ali je i dalje bilo otvorenih zadataka, neprenesenih analitičkih podataka i pregovora o proračunu. Nakon tog razdoblja konačni račun zaprimljen je u ožujku 2024. godine. Ne mogu navesti konkretan datum izvršenja usluge."

Naručitelj je dodatno, kod druge ugovorne strane tražio sljedeću informaciju „koji je bio opseg i opis usluga u prvoj fazi razvoja plana mobilnosti u Düsseldorfu i je li Mobycon sudjelovao u njoj? Ako je Mobycon sudjelovao u njoj, koji je bio opseg i opis izvršenih usluga. Također, u nastavku je navedeno da ne možete navesti konkretan datum završetka usluge. Je li usluga dovršena do ožujka 2024.?" Na navedeno, druga ugovorna strana je dala sljedeći odgovor: „Mobycon je bio uključen u prvu fazu. Glavni opseg prve faze bio je definiranje lajtmotiva i sveobuhvatnih ciljeva, na temelju analize i sudjelovanja javnosti. Prva i druga faza bile su potpuno različiti pozivi s različitim strukturama projekta i različitim konzultantskim tvrtkama. Usluga je završena do ožujka 2024.“

Vezano za predmetni ugovor, u žalbenom postupku koji se vodio pod KLASA: UP/II-034-02/25-01/35, utvrđeno je da je član odabrane zajednice gospodarskih

subjekata, Ernst & Young (tada žalitelj) dostavio očitovanje druge ugovorne strane od 4. veljače 2024. u kojem se navodi

"a) Usluga nije završena u ožujku 2023. Točno je da je Mobycon poslao svoju konačnu fakturu tijekom tog mjeseca; ali su još uvijek postojali otvoreni zadaci, ne preneseni analitički podaci i pregovori o proračunu. Nakon tog perioda konačna faktura je primljena u ožujku 2024. Ne mogu navesti konkretan datum za završetak usluge.

b) Izvorni ugovor s Mobyconom uključivao je 153.022,40 eura (uključujući PDV). Zbog promjena u procesu u Düsseldorfu, ugovor je povećan za 85.608,60 eura (uključujući PDV). Zbog daljnjih promjena u procesu, nisu bili potrebni svi iznosi, tako da je ukupni proračun za Mobycon iznosio 185.120,40 eura (bez PDV-a). Za bolje razumijevanje, u privitku se nalazi snimka zaslona procesa u Düsseldorfu (na njemačkom). Bilo je pet različitih poziva za dostavu ponuda za cijeli SUMP-proces u fazi 2. Mobycon je pobijedio na jednom od poziva i bio je odabrani ugovaratelj (sa svojim podugovarateljem NTS) u radnom paketu 3“.

U zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda naručitelj je naveo sljedeći razlog neprihvatanja sporne reference „Pružena usluga: Mobilityplan Düsseldorf, od naručitelja: Stadt Düsseldorf, iznos ugovora: 200.530,00 Eura, datum izvršenja: 31.03.2024. Ponuditelj navodi da je "Mobycon kao član zajednice ponuditelja izvršio usluge izrade plana održive urbane mobilnosti grada Düsseldorfa za gradsko (urbano) područje". Dodatno ponuditelj pojašnjava "S obzirom na usluge izvršene u odnosu na projekt Mobilityplan Düsseldorf, isti je izvršen u ožujku 2024. te je Mobycon kao član zajednice ponuditelja izvršio usluge izrade plana održive urbane mobilnosti grada Düsseldorfa za gradsko (urbano) područje u vrijednosti od 118.582,00 EUR (bez PDV-a), dok je ukupni iznos izvršenja usluga bio 200.530,00 EUR (bez PDV-a)." U okviru provjere reference naručitelja grad Düsseldorf navodi "Plan mobilnosti u Düsseldorfu (SUMP) podijeljen je u dvije faze. Mobycon je sudjelovao u drugoj fazi kao jedan od nekoliko konzultanata. Mobycon je bio voditelj radnog paketa 3, uključujući područja "Biciklizam", "Sigurnost na cesti", "Hodanje", "Projektiranje cesta, pristupačnost". Mobycon je bio odgovoran za područja "Biciklizam" i "Sigurnost na cestama". Njihov podizvođač (nts Ingenieurgesellschaft mbH) radio je na posljednja dva područja. Izvorni ugovor s tvrtkom Mobycon uključivao je 153.022,40 Eura (s PDV-om). Zbog procesnih promjena u Düsseldorfu vrijednost ugovora je podignuta za 85.608,60 Eura (uključujući PDV). Zbog daljnjih promjena u procesu nisu bili potrebni svi iznosi, tako da je ukupan proračun za Mobycon iznosio 185.120,40 Eura (bez PDV-a). Nije poznato kako su troškovi konačno raspoređeni između tvrtke Mobycona i njezinog podizvođača. Usluga je dovršena do ožujka 2024.". Prema Kriteriju kvalitativnog odabira gospodarskog subjekta usluga se odnosila na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika, a uključivala je izradu plana održive urbane mobilnosti. Iz dostavljenog EPSD obrasca i pojašnjenja/upotpunjavanja ponude ponuditelja te provjere reference od naručitelja grada Düsseldorf ne priznaje se dostavljena usluga jer nije moguće utvrditi u kojem iznosu su Mobycon, a u kojem njegovi podizvođači sudjelovali u izvršenju ove usluge.“

Iz utvrđenih činjenica proizlazi da je žalitelj u pojašnjenju naveo da je Mobycon izvršio usluge izrade plana održive urbane mobilnosti grada Düsseldorfa u iznosu od 118.582,00 eura, koju činjenicu naručitelj nije uzeo kao dokazanu jer od druge ugovorne strane nije dobio potvrdu tog iznosa, odnosno nije dobio podatak kako je iznos od 185.120,40 eura, koji nije sporan, konačno raspoređen između Mobycona i gospodarskih subjekata s kojima je Mobycon sudjelovao u izvršenju ugovora.

Za ocjenu ovog navoda upućuje se na sljedeći pravni okvir.

Odredbom članka 264. stavka 4. ZJN 2016, propisano je da u slučaju postojanja sumnje u istinitost podataka dostavljenih od strane gospodarskog subjekta sukladno pododjeljku 2, javni naručitelj može dostavljene podatke provjeriti kod izdavatelja dokumenta, nadležnog tijela ili treće strane koja ima saznanja o relevantnim činjenicama, osim u slučaju ako je gospodarski subjekt upisan u popis iz pododjeljka 6. odjeljka C.

Člankom 301. stavkom 1. ZJN 2016 je propisano da javni naručitelj samostalno utvrđuje činjenice i okolnosti u postupku javne nabave te na temelju utvrđenih činjenica i okolnosti donosi odluke u skladu s odredbama ovoga Zakona. Stavak 2. tog članka propisuje da javni naručitelj utvrđuje slobodnom ocjenom, na temelju savjesne i brižljive ocjene svakog dokaza posebno i svih dokaza zajedno te na temelju rezultata cjelokupnog postupka javne nabave, koje će činjenice i okolnosti uzeti za dokazane.

Dakle, naručitelj je radi utvrđivanja relevantne činjenice koja se odnosi na vrijednost izvršene usluge od strane gospodarskog subjekta Mobycon, imao na raspolaganju podatak iz popisa o uredno izvršenim uslugama i pojašnjenja žalitelja koji nije prihvatio jer ga druga ugovorna strana nije mogla potvrditi. Naime, radi donošenja zakonite odluke, odlučne činjenice u postupku pregleda i ocjene ponuda moraju biti potpuno utvrđene, kakvo utvrđenje je u konkretnom slučaju izostalo, budući da je odlučna činjenica u pogledu vrijednosti ugovora ostala nepotpuno utvrđena. Stoga, prema ocjeni ovoga tijela, naručitelj nije smio ocijeniti kao nedokazanu činjenicu dobivenu od žalitelja, samo iz razloga što druga ugovorna strana o toj činjenici nema saznanja. Slijedom navedenog, naručitelj je odluku o neprihvatljivosti predmetne reference donio na temelju nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja te je stoga ovaj žalbeni navod ocijenjen kao osnovan, ali valja napomenuti da predmetna referenca sama po sebi, ni u iznosu za koji žalitelj tvrdi da je izvršen, nije dostatna da bi udovoljila traženju iz točke 5.2.1.3 dokumentacije o nabavi.

Dalje, žalitelj osporava ocjenu naručitelja u odnosu na dostavljeni ugovor rbr. 3 za pružene usluge za grad Eindhoven, koju naručitelj nije priznao jer nije ista ili slična predmetu nabave i ne uključuje izradu plana održive urbane mobilnosti. Obrazlaže da usluge koje je izvršio Mobycon B.V. za naručitelja Grad Eindhoven pod nazivom „Bike Parking Strategy Eindhoven“ izrada plana biciklističke mobilnosti - parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje, a koje je Mobycon B.V. izvršio samostalno u ukupnom iznosu od 56.509,38 EUR (bez PDV-a) te koja usluga je izvršena u svibnju 2021. godine, predstavljaju iste ili slične usluge koje su tražene dokumentacijom o nabavi jer se odnose na pojedinačni element prometa. Smatra da je naručitelj paušalno i bez obrazloženja ocijenio uslugu neprihvatljivom.

Iz istog razloga osporava i ocjenu naručitelja u odnosu na dostavljeni ugovor rbr. 4 za pružene usluge za grad Tbilisi, koju naručitelj također nije priznao jer usluga nije ista ili slična predmetu nabave i ne uključuje izradu plana održive urbane mobilnosti. Obrazlaže da usluge koje je samostalno izvršio Mobycon B.V. za naručitelja Grad Tbilisi pod nazivom Tbilisi Cycling Masterplan - izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje, u ukupnom iznosu od 101.694,99 EUR (bez PDV-a) te koja usluga je izvršena u kolovozu 2022. godine, predstavljaju iste ili slične usluge koje su tražene dokumentacijom o nabavi jer se odnose na SUMP grada Tbilisija koji je rađen za pojedinačni element prometa. Smatra da je naručitelj paušalno i bez obrazloženja ocijenio uslugu neprihvatljivom.

U odgovoru na žalbu naručitelj vezano za ugovor rbr. 3 (Eindhoven), upućuje na odgovor grada Eindhovena te na činjenicu da je žalitelj u opisu usluge naveo da se radi o izradi plana biciklističke mobilnosti - parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje. Naručitelj grad Eindhoven, jasno i nedvojbeno navodi da je Mobycon razvio Strategiju parkiranja bicikala, a ne plan održive urbane mobilnosti. Strategija parkiranja bicikala se jednostavno ne može navesti niti stručno niti kolokvijalno pod uslugu istu ili sličnu predmetu nabave, a to je plan održive urbane mobilnosti jer se radi o samo jednom vidu prometa (biciklizam) i jer se radi o samo jednoj sastavnici tog jednog vida prometa i to u dijelu koji definira biciklistički promet u mirovanju, parkirališta za bicikle.

Vezano za ugovor rbr. 4, naručitelj u odgovoru navodi da se u okviru provjere reference od naručitelja Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH navodi da je Mobycon razvio Glavni plan za bicikliranje za Tbilisi. Žalitelj navodi u opisu usluge da se radi o izradi plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje. Naručitelj Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH jasno i nedvojbeno navodi da je Mobycon razvio glavni plan za bicikliranje za Tbilisi, a ne plan održive urbane mobilnosti. Glavni plan za bicikliranje ne može se podvesti niti stručno niti kolokvijalno pod uslugu istu ili sličnu predmetu nabave, a to je plan održive urbane mobilnosti jer se radi o samo jednom vidu prometa (biciklizam).

Ocjenjujući osnovanost ovih navoda, za sporne dvije reference, utvrđeno je da su iste dodane na popis o uredno izvršenim uslugama u novom pregledu i ocjeni ponuda, povodom zahtjeva za pojašnjenjem naručitelja od 28. ožujka 2025. te je žalitelj u pojašnjenju naveo kako slijedi „Nadalje, dostavlja vam se popis usluge koje je izvršio Mobycon B.V. za naručitelja Grad Eindhoven pod nazivom „Bike Parking Strategy Eindhoven“ izrada plana biciklističke mobilnosti - parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje, a koje je Mobycon B.V. izvršio samostalno u ukupnom iznosu od 56.509,38 EUR (bez PDV-a) te koja usluga je izvršena u svibnju 2021. godine. Nadalje, dostavlja vam se popis usluge koje je izvršio Mobycon B.V. za naručitelja Grad Tbilisi pod nazivom Tbilisi Cycling Masterplan - izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje, a koje je Mobycon B.V. izvršio u cijelosti samostalno u ukupnom iznosu od 101.694,99 EUR (bez PDV-a) te koja usluga je izvršena u kolovozu 2022. godine.“

U novom popisu, kako je već utvrđeno ranije u obrazloženju ovog rješenja, predmetne usluge su navedene kako slijedi:

„3. Bike Parking Strategy Eindhoven, usluga "izrada plana biciklističke mobilnosti - parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje od 235.691 stanovnika", u iznosu od 56.509,38 eura;

4. Tbilisi Cycling Masterplan, usluga "izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje od 1.087.020 stanovnika", u iznosu od 101.694,99 eura, u kolovozu 2022., za naručitelja Tbilisi Hall“.

Pozivom na podatke navedene u popisu, naručitelj je obje reference provjerio kod drugih ugovornih strana kako slijedi:

„1. pitanje: Koja je bila ukupna vrijednost ugovora za razvoj glavnog plana za biciklizam u Tbilisiju?

Odgovor: Za razvoj Glavnog plana za biciklizam u Tbilisiju angažirali smo dvije zasebne konzultantske kuće, jednu međunarodnu (Mobycon) i jednu lokalnu (LLC STS). Stoga je iznos koji je Mobycon naveo točan za njihov ugovor.

2. pitanje: Koji je točan opseg i opis usluga izvršenih u okviru tog ugovora od strane tvrtke Mobycon B.V. budući da postoje informacije da je ovaj ugovor izvršen u partnerstvu, a ne samo od strane tvrtke Mobycon?

Odgovor: Zadatak lokalnog konzultanta (LLC STS) bio je pružiti podršku međunarodnom konzultantu u prikupljanju podataka, organizaciji radionica i davanju povratnih informacija o lokalnom kontekstu. Sve ostale zadatke za razvoj CMP-a (kako je navedeno u referenci) proveo je Mobycon. Ne postoji veza između našeg ugovora o konzultantskim uslugama tvrtke Mobycon za Glavni plan za biciklizam u Tbilisiju i navedenog sažetka politike.

3. pitanje: U kojoj su mjeri (vrijednosti) usluge u ovom ugovoru izvršene od strane tvrtke Mobycon i koji je datum izvršenja tog ugovora?

Odgovor: Od ukupnog financijskog volumena za ugovaranje konzultantskih usluga (za glavni plan za biciklizam) 86% je plaćeno međunarodnom konzultantu, a 14% lokalnim konzultantima. Obje konzultantske kuće fakturirale su ukupno 206 radnih dana za glavni plan za biciklizam s distribucijom od 73% na međunarodnoj razini i 26% na lokalnoj razini. Ugovor je izvršen u razdoblju između srpnja 2021. i srpnja 2022."

Nadalje, pozivom na činjenice iz reference "Strategija parkiranja bicikala Eindhoven", naručitelj je podatke provjerio kod druge ugovorne strane, kako slijedi:

"1. pitanje: kolika je bila ukupna vrijednost ugovora za izradu Strategije parkiranja bicikala Eindhoven?

2. pitanje: koji je bio točan opseg i opis usluga koje je Mobycon izvršio u okviru razvoja Strategije parkiranja bicikala Eindhoven?

3. pitanje: u kojoj su mjeri (vrijednosti) usluge u ovom ugovoru izvršene od strane tvrtke Mobycon i koji je datum izvršenja tog ugovora?"

Druga ugovorna strana dala je sljedeći odgovor:

"Mogu potvrditi da je Mobycon razvio našu Strategiju parkiranja bicikala za grad Eindhoven. Ukupni iznos iznosio je oko 55.000,00 eura. Informacije navedene u referenci točne su. Zbog nedostatka kapaciteta u našem osoblju, zamolili smo Mobycon da razvije cjelovitu strategiju parkiranja bicikala, od analize do akcijskog plana. Mobycon je svoj zadatak shvatio vrlo ozbiljno, a kvaliteta završnog dokumenta bila je iznad naših očekivanja. Proces sudjelovanja proveden je temeljito, a suradnja između grada Eindhovena i tvrtke Mobycona bila je izvrsna. Razina stručnosti i iskustva uključenog osoblja tvrtke Mobycon jedna je od najboljih koje možete pronaći u Nizozemskoj."

U zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda, u odnosu na navedene dvije reference je navedeno kako slijedi:

„3. pružena usluga: Bike Parking Strategy Eindhoven, od naručitelja: Municipality of Eindhoven, iznos ugovora: 56.509,38 Eura, datum izvršenja: 31.05.2021. Ponuditelj navodi kao opis usluge "- izrada plana biciklističke mobilnosti parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje od 235.691 stanovnika". U okviru provjere reference naručitelja grada Eindhovena od 20.05.2025. navodi da je "Mobycon razvio našu Strategiju parkiranja bicikala za grad Eindhoven. Ukupni iznos iznosio je oko 55.000 Eura. Informacije navedene u referenci točne su. Zbog nedostatka kapaciteta u našem osoblju, zamolili smo Mobycon da razvije cjelovitu strategiju parkiranja bicikala, od analize do akcijskog plana." Prema Kriteriju kvalitativnog odabira gospodarskog subjekta usluga se odnosila na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika. Usluga je izvršena u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini. Ponuditelj navodi u opisu usluge da se radi o izradi plana biciklističke mobilnosti -

parking grada Eindhoven za gradsko (urbano) područje dok Naručitelj grada Eindhovena navodi da je Mobycon razvio Strategiju parkiranja bicikala. Iz dostavljenog ESPD obrasca i pojašnjenja/upotpunjavanja ponude ponuditelja te provjere reference od Naručitelja grada Eindhoven ne priznaje se dostavljena usluga jer nije ista ili slična predmetu nabave i ne uključuje izradu plana održive urbane mobilnosti.

4. pružena usluga: Tbilisi Cycling Masterplan, od naručitelja: Tbilisi City Hall, iznos ugovora: 101.694,99 Eura, datum izvršenja: 31.08.2022. Ponuditelj navodi kao opis usluge "- izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje od 1.087.020 stanovnika" te da je naručitelj usluge Tbilisi City Hall. U okviru provjere reference naručitelja Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH od 20.05.2025. navodi da je "Glavni plan za bicikliranje za Tbilisi razvijen u suradnji između tvrtke MobyCon (međunarodna) i tvrtke STS (lokalna). Zadatak lokalnog konzultanta bio je pružiti podršku međunarodnom konzultantu u prikupljanju podataka, organizaciji radionica i davanju povratnih informacija o lokalnom kontekstu. Sve ostale zadatke za razvoj CMP-a (kako je navedeno u referenci) proveo je MobyCon". Dodatno navodi da su oni Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH bili klijenti/naručitelj, a da je Gradska vijećnica Tbilisija (koju zastupa Agencija za promet i urbani razvoj) bila korisnik Glavnog plana za biciklizam. Ponuditelj navodi u opisu usluge da se radi o izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi za gradsko (urbano) područje dok Naručitelj Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH navodi da je Mobycon razvio Glavni plan za bicikliranje za Tbilisi. Prema Kriteriju kvalitativnog odabira gospodarskog subjekta usluga se odnosila na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika. Usluga je izvršena u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini. Iz dostavljenog ESPD obrasca i pojašnjenja/upotpunjavanja ponude ponuditelja te provjere reference od Naručitelja Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH ne priznaje se dostavljena usluga jer nije ista ili slična predmetu nabave i ne uključuje izradu plana održive urbane mobilnosti."

Među strankama nije sporno da je Mobycon obje usluge uredno izvršio u iznosima kako su navedeni u popisu uredno izvršenih usluga. Među strankama je sporno može li se izvršenje tih usluga (Izrada plana biciklističke mobilnosti - parking grada Eindhoven, odnosno strategija parkiranja bicikala i izrada plana biciklističke mobilnosti grada Tbilisi, odnosno glavni plan za biciklizam), smatrati istim ili sličnim predmetu nabave.

Točkom 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi je, dakle, propisano da gospodarski subjekt mora dokazati da je u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini pružio usluge iste ili slične predmetu nabave. Zbroj vrijednosti (bez PDV-a) najviše 4 (četiri) izvršene usluge mora biti minimalno u visini procijenjene vrijednosti nabave. Usluge se moraju odnositi na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika, *a koje moraju uključivati: izradu plana održive urbane mobilnosti.*

Sukladno Smjernicama za razvoj i provedbu plana održive urbane mobilnosti (Rupprecht Consult, 2019.) koje, sukladno projektnom zadatku, predstavljaju osnovni metodološki izvor za pripremu plana, plan je definiran na slijedeći način "...strateški je plan koji uzima u obzir integracijske, sudioničke i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini". To je..."strateški i integrirani pristup za učinkovito rješavanje složenosti urbanog prometa...". Temeljem navedenog, može se

izvesti zaključak da plan održive urbane mobilnosti (POUM) obuhvaća sve vidove prometa (javni prijevoz, pješčenje, biciklizam, osobna vožnja...), dok je plan biciklističke mobilnosti usmjeren isključivo na jedan način prijevoza, biciklizam. Prema tome, iako je izrada plana biciklističke mobilnosti jedan od elemenata unutar POUM-a, on se ne može u potpunosti smatrati POUM-om. Imajući na umu navedeno, a s obzirom na to da je naručitelj, propisao da se tehnička i stručna sposobnost dokazuje uslugama koje *moraju* uključivati izradu plana održive urbane mobilnosti, naručitelj je pravilno ocijenio da sporne reference ne udovoljavaju zahtjevu iz točke 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi te je žalbeni navod stoga ocijenjen kao neosnovan.

Imajući na umu ukupnost ocjene žalbenih navoda kojima je žalitelj osporavao razloge odbijanja svoje ponude, utvrđeno je da nije uspio osporiti odluku naručitelja prema kojoj žalitelj nije dokazao tehničku i stručnu sposobnosti, sukladno zahtjevima propisanim točkom 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi. Također, ocjena osnovanosti drugog žalbenog navoda nije od utjecaja na takvu ocjenu ovoga tijela, jer žalitelj samo referencom rbr. 2, s obzirom na njenu vrijednost, ne udovoljava svim zahtjevima točke 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi.

Također, žalitelj smatra da je naručitelj pogrešno primijenio materijalno pravo sadržano u odredbama članaka 3. točki 13., u vezi s člankom 295. stavkom 1. ZJN 2016. Obrazlaže da je naručitelj u zapisniku naveo da se ponuda žalitelja odbija kao neprihvatljiva te da ne zadovoljava uvjete, međutim kao takva je mogla biti odbijena samo kao neprikladna.

Ocjenjujući osnovanost ovog navoda, utvrđeno je da je u zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda navedeno da se ponuda žalitelja odbija temeljem članka 295. stavka 1. ZJN 2016, budući da je sukladno članku 3. točki 13. ZJN 2016 ocijenjena kao neprihvatljiva.

Prema članku 3. točki 13. neprihvatljiva ponuda je svaka ponuda čija cijena prelazi planirana, odnosno osigurana novčana sredstva naručitelja za nabavu ili ponuda ponuditelja koji ne ispunjava kriterije za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta. Prema točki 15. tog članka, neprikladna ponuda je svaka ponuda koja nije relevantna za ugovor o javnoj nabavi jer bez značajnih izmjena ne može zadovoljiti potrebe i zahtjeve naručitelja propisane dokumentacijom o nabavi.

S obzirom da iz ocjene prethodnih žalbenih navoda proizlazi da ponuditelj nije dokazao da ispunjava kriterije za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta (udovoljavanje uvjetu tehničke i stručne sposobnosti), naručitelj je pravilno njegovu ponudu odbio kao neprihvatljivu te je ovaj navod ocijenjen kao neosnovan.

U nastavku, žalitelj osporava zakonitost pregleda i ocjene ponude odabrane zajednice gospodarskih subjekata kako slijedi.

Prvo žalitelj osporava referencu odabrane zajednice gospodarskih subjekata 1. Ugovor: Izrada plana održive mobilnosti (SUMP) grada Zadra u vrijednosti od 125.222,38 eura koji se pobliže odnosi na izradu plana održive mobilnosti (SUMP) grada Zadra (s uključenim urbanim područjem grada Zadra koje broji 118.000 stanovnika), a koji obuhvaća analizu postojećeg stanja mobilnosti, definiranje SMART ciljeva, prijedloge mjera unaprjeđenja održivog prometnog sustava, modeliranje prometnih scenarija te izradu akcijskog i evaluacijskog plana uz navedeni datum izvršenja: 16. studenog 2021. godine. Prvenstveno naglašava da je naručitelj izričito propisao u točki 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi, da se ugovori kojima se dokazuje tehnička i stručna sposobnost za izvršenje ugovora moraju

odnositi na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika. Iz navedenog, a prema javno objavljenim informacijama i dokumentaciji proizlazi da je naručitelj pogrešno ocijenio pitanje valjanosti navedenog ugovora kao dokaza kako u odnosu na svoje propisane uvjete tako i u odnosu na neistinite informacije koje su dane od strane odabranog ponuditelja. Ističe da preliminarno valja definirati pojam grada kao urbanog područja i bitnu okolnost granica grada kao i predmeta SUMP-a u odnosu na ugovor koji je dostavljen od strane vodećeg člana odabrane zajednice ponuditelja. Prema svojoj definiciji i općepoznatoj činjenici, urbana područja obuhvaćaju pojedinačno velegradove, gradove, gradiće ili konurbacije, no opseg pojma nikad se ne protežu niti mogu protegnuti na ruralna naselja poput sela i zaselaka. Radi pojašnjenja u konkretnoj situaciji, u bližoj okolici grada Zadra ne postoji niti jedan manji, a naročito ne veći grad. Nadalje, grad Zadar prema rezultatima posljednjeg popisa stanovništva iz 2021. godine, ima 70.779 stanovnika, a uzimajući u obzir vrijeme navedenog ugovora, proizlazi da je upravo u navedeno vrijeme i rađen popis stanovnika i bio dostupan javnosti. Prvenstveno valja napomenuti da je sam ugovor kao i izvršenje istoga definirano ugovorom u njegovom naslovu, a odnosi se na izradu plana održive mobilnosti (SUMP) Grada Zadra iz čega proizlazi da je upravo navedeni grad za koji je izvršavan SUMP jedino grad Zadar kao gradska i urbana cjelina te su lažne i netočne informacije i navodi koje je dostavio vodeći član zajednice odabranog ponuditelja, a kojima navodi veće područje sa više stanovnika i prostora od onoga koje je bilo predmet ugovora, dok je predmet bio SUMP grada Zadra. Uzimajući u obzir da je predmet ugovora bio SUMP grada Zadra koji broji nešto više od 70.000 stanovnika, odabrani ponuditelj je lažno i prijevarno dostavio podatak da se radi o gradu sa više od 100.000 stanovnika, a da bi pokušao ispuniti kriterij naveden u točki 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi. Nadalje navodi da iz samog javno objavljenog dokumenta proizlazi da je SUMP jedino i isključivo rađen za grad Zadar, kako po geografskim obilježjima (karte unutar dokumenta) tako i iz samog sadržaja dokumenta, a što je bio i predmet samog ugovora te sam odabrani ponuditelj lažno i prijevarno navodi da se radi o većem području. Nadalje, u odnosu na dostavljeni dokaz tehničke i stručne sposobnosti od strane odabranog ponuditelja, proizlazi niz dodatnih nelogičnosti i nepravilnosti, a koji su utjecali na donošenje nezakonite odluke naručitelja. Vodeći član odabrane zajednice ponuditelja dostavio je podatak u ESPD obrascu da grad Zadar s uključenim urbanim područjem broji 118.000 stanovnika, dok isti u svom službenom dokumentu, koji je objavljen i na mrežnim stranicama grada Zadra navodi da „funkcionalno urbano područje Zadra (FUP) bilježi 113.000 stanovnika“. Nadalje, dodatni element netočnosti i dostave oprečnih podataka je i podatak glede izvršenja ugovora kojeg je naveo odabrani ponuditelj u ESPD obrascu, a to je datum izvršenja na dan 16. studenog 2021. godine. Iz provjere podataka od strane samog naručitelja, u elektroničkoj prepisci od 29. i 30. srpnja 2025., kao i 3. i 9. listopada 2025. godine, koja se odvijala s ugovarateljem (Ministarstvom), dobiven je podatak da je „zadnji službeni output po Nalogu br. 33 bio 17.12.2021., završetak Naloga je 25.4.2022.“ Budući da je odabrani ponuditelj naveo da je ugovor izvršen 16.11.2021., a koji ne postoji kao bilo kakav službeni datum izvršenja, iz navedenog proizlazi da je podatak o izvršenju ugovora, a kako je traženo ESPD obrascem, popunjen i dostavljen pogrešno od strane odabranog ponuditelja pri čemu postoji razlika kao i sumnja u točnost podataka koji su dostavljeni glede izvršenja ugovora, a koja proizlazi iz dostavljene službene provjere od druge ugovorne strane. Iz navedenog proizlazi da je i u odnosu na to Naručitelj postupio pogrešno i nezakonito, ne otklonivši navedeni nedostatak i sumnju u različitost podataka koji su dostavljeni od strane odabrane

zajednice gospodarskih subjekata, a kako je to utvrđeno i u rješenju ovoga tijela od 14. ožujka 2025. (KLASA: UP/II-034-02/25-01/35, URBROJ: 354-02/7-25-10). Za napomenuti je i da je predmetni postupak bio orijentiran na održivu mobilnost, gdje se u prvi plan stavlja čovjek, a ne osobni automobil, odnosno naglasak je na biciklistički i pješački prijevoz, pri čemu postoji vrlo oprečan i nejednak način postupanja naručitelja u odnosu na iste ili slične ugovore. Oprečno i nejednako postupanje odnosi se na odbijanje reference žalitelja te dostavljene ugovore, koji su odbijeni upravo zbog razloga iz kojeg je ovaj ugovor prihvaćen, a je bilo predmetom argumentacije kod osporavanja razloga odbijanja njegove ponude u pogledu referenci rbr. 3 i 4.

Naručitelj u odgovoru na žalbu, ističe da žalitelj upućuje na definiciju pojma gradsko (urbano) područje i to kao općepoznatu činjenicu bez da navodi izvor te općepoznate činjenice. Temeljem Zakona o regionalnom razvoju Republike Hrvatske usvojena je Metodologija za definiranje obuhvata urbanih područja u Republici Hrvatskoj na temelju koje je Gradsko vijeće grada Zadra 12. listopada 2015. donijelo Odluku o sastavu Urbanog područja Zadar prema kojem sastav Urbanog područja Zadar čine sljedeće jedinice lokalne samouprave: Grad Zadar, Grad Nin i Općine Bibinje, Galovac, Kali, Kukljica, Novigrad, Poličnik, Posedarje, Preko, Ražanac, Sukošan, Škabrnja, Vrsi i Zemunik Donji. Vezano uz ugovor „Izrada plana održive mobilnosti (SUMP) Grada Zadra“, njegova prihvatljivost u okviru ovog predmeta nabave nije definirana naslovom, jer bi to bilo u najmanju ruku neozbiljno, već je definiran dokumentacijom o nabavi. Iz dostavljenog opisa tog ugovora i javno dostupnog plana održive mobilnosti Grada Zadra, na koji upućuje i sam žalitelj, može se ocijeniti da se radi o usluzi izrade plana održive urbane mobilnosti te da se usluga odnosi na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika. Iz samog sadržaja tog dokumenta, se u dijelu analize postojećeg stanja (pomorski promet, željeznički promet itd.), mjera unaprjeđenja te implementacijskog plana jasno vidi da je obuhvat na razini urbanog područja Zadar. Suprotno žalitelju, koji upućuje na grafički prikaz karte unutar SUMP-a Grada Zadra kojim je obuhvaćen samo Grad Zadar Plan održive urbane mobilnosti – Grad Zadar, naručitelj skreće pozornost na npr. grafički prikaz sa slike 8. Pomorske linije s polazištem/odredištem na području Grada Zadra i njihov broj polazaka ili npr. Slika 9. Postojeća željeznička infrastruktura na širem području Zadra koji ne obuhvaćaju samo Grad Zadar. Ističe da treba uzeti u obzir sadržaj čitavog dokumenta, a ne samo dijelova koji podržavaju tezu žalitelja. Na kraju navodi da s obzirom na to da i jedan i drugi navedeno datum završetka ugovora odgovaraju traženju naručitelja, da su u godini u kojoj je započet postupak javne nabave i tijekom 4 (četiri) godine koje prethode toj godini pružene usluge iste ili slične predmetu nabave žalbeni navod nije razlog za ne priznavanje navedenog ugovora.

Odabrani ponuditelj u svom očitovanju, vezano uz dio navoda koji se odnosi na pojam gradskog urbanog područja navodi da je u pravu žalitelj kako je bitno definirati gradsko urbano područje, što je točan izričaj tražen uvjetom tehničke i stručne sposobnosti, a ne "grada kao urbanog područja". Ističe da pojam gradskog urbanog područja treba sagledati uvažavajući činjenice da naručitelj u dokumentaciji o nabavi nije definirao gradsko urbano područje, da je predmet nabave izrada Plana održive mobilnosti (dalje: SUMP) sukladno Smjernicama za razvoj i provedbu Plana održive urbane mobilnosti EU, 2019, prema zahtjevima dokumentacije o nabavi (Projektni zadatak, str. 5, točka 2.1 Opis zadatka). Sukladno tim Smjernicama, projektni zadatak, str. 5, točka 2.1 Opis zadatka, ispravno navodi kako „Plan za grad Zagreb treba slijediti opći cilj poboljšanja pristupačnosti i omogućavanja visoko kvalitetne, održive mobilnosti za cijelo funkcionalno urbano područje“. Dakle,

uzimajući u obzir prethodno istaknute odredbe projektnog zadatka, SUMP koji je predmet nabave se nedvojbeno mora odnositi na funkcionalno urbano područje. Navedeno ne traži samo projektni zadatak, već i službene EU smjernice za razvoj i provedbu plana održive urbane mobilnosti (2019), na koje upućuje projektni zadatak i traži da isporuka usluge bude u skladu upravo s tim smjernicama. Uz očitovanje dostavlja Smjernice za razvoj i provedbu plana održive urbane mobilnosti koje sadrže OECD definiciju funkcionalnih urbanih područja. Upućuje na str. 10. Smjernica te navodi da se koncept SUMP-ova odnosi na funkcionalno urbano područje te se navodi "Koncept također naglašava potrebu pokrivanja svih aspekata mobilnosti (ljudi i dobara), načine prijevoza te usluga na integrirani način te kako planirati ukupno "funkcionalno urbano područje" za razliku od jedne općine unutar svojih administrativnih granica. Dalje upućuje da sa stranice 11 Smjernica proizlazi da je "funkcionalno urbano područje" jedno od osam načela planiranja SUMP-ova. Na toj stranici se navodi da je definicija funkcionalnog urbanog područja dogovorena od strane OECD-a, Ureda za statistiku Europske Komisije (Eurostat) i Glavne uprave za regionalne i urbane politike. Temelji se na "gustoći stanovništva kako bi se identificirali urbana središta i protok putnika na posao kako bi odredili okolna područja čije je tržište rada integrirano sa središtem." Vezano za navedeno zaključuje da je funkcionalno područje nedvojbeno cjelina koju čine grad i njegova zona dnevnih migracija (zona putovanja na posao), sukladno OECD metodologiji. Stoga je žaliteljeva interpretacija gradskog (urbanog) područja kao administrativnog grada netočna, odnosno točno jest da se kod SUMP-ova obavezno koristi pojam Funkcionalnog urbanog područja, dok tradicionalno planiranje prometa pokriva administrativno područje, a žalitelj za svoj navod ne dostavlja nikakve dokaze. Vezano za dio navoda kojim žalitelj navodi da je iz naziva ugovora razvidno da je SUMP izvršavan jedino za grad Zadar te da su lažne i netočne informacije u kojima se navodi veće područje sa više stanovnika i prostora od onog koje je bilo predmet ugovora, odabrani upućuje na poveznicu na kojoj je dostupan SUMP grada Zadra iz koje proizlazi da se plan odnosi na funkcionalno područje Zadar. Navodi da se na str. 3 i 6 navode zahtjevi "kvalitetno povezivanje okolnih naselja i otoka s gradom Zadrom u svrhu povećanja dostupnosti i pristupačnosti gradskih sadržaja i prostora na području funkcionalnog urbanog područja...prema popisu stanovništva iz 2011. godine, Grad Zadar bilježi 75.000 stanovnika što ga svrstava na 5. mjesto po veličini gradova u Republici Hrvatskoj. Gradsko područje utjecaja, odnosno, funkcionalno urbano područje Zadra (FUP) bilježi 113.000 stanovnika.". S obzirom na navedeno, smatra da žalitelj polazi od pogrešne pretpostavke da se referenca odnosi isključivo na grad Zadar. Zaključuje da obuhvat SUMP-a nikada ne podrazumijeva administrativno područje grada, već funkcionalno urbano područje (FUP), odnosno cjelina koju čine grad i njegova zona dnevnih migracija (zona putovanja na posao), sukladno OECD metodologiji. U dokumentu SUMP Zadar definiran je FUP i on je predmet analize i definiranja mjera. Ističe da on to nikada nije prikriovao, već je referencu kao takvu i priložio, uz činjenicu da je dokument i javno dostupan. Radi otklanjanja svake sumnje upućuje na poveznicu državnog zavoda za statistiku po naseljima za 2021. godinu, za mjesta koja su obuhvaćena FUP Zadar, iz koje statistike proizlazi da se radi o području s više od 100.000 stanovnika. Vezano za datum izvršenja usluge SUMP Zadar, ističe da konkretan događaj koji bi se smatrao datumom izvršenja usluge kao takav nigdje nije definiran u dokumentaciji o nabavi, pa tako datum izvršenja usluge može biti primjerice datum izdavanja posljednjeg računa (okončane situacije), datum ovjere računa (situacije) od strane naručitelja usluge, datum isporuke posljednje isporučevine ili primjerice datum zatvaranja

konkretnog naloga, što je i ovdje slučaj. Niti jedan od tih datuma nije pogrešan niti u suprotnosti s dokumentacijom o nabavi budući da svaki definira na svoj način „završetak“ usluge. I u ovom slučaju, što navodi i sam žalitelj, kroz korespondenciju s drugom ugovornom stranom MMPI, postoje 2 datuma „izvršenja usluge“ i to kao zadnji službeni output jedan datum, a završetak naloga drugi datum: „zadnji službeni output po Nalogu br. 33 bio je 17.12.2021., završetak Naloga je 25.4.2022.“. Dakle, navedeni podaci ne predstavljaju nedostatak koji je bilo potrebno otkloniti, budući svi navedeni datumi (bez obzira koji od njih Naručitelj smatra relevantnim) nedvojbeno potvrđuju da su prikazane usluge izvršene u traženom vremenskom periodu, kako je propisano točkom 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi. Osim toga, osporava da naručitelj nije otklonio sumnju u različitost podataka, budući da je isto napravio kroz provjeru s MMPI, te s obzirom i da datum naveden od strane MMPI u cijelosti potvrđuje ispunjenje traženog uvjeta dopuštenog perioda izvršenja usluge, s pravom je naručitelj isto ocijenio prihvatljivim.

Ocjenujući osnovanost ovog navoda, utvrđeno je da je U ESPD obrascu člana odabrane zajednice gospodarskih subjekata Ernst & Young naveden jedan ugovor i to "Izrada plana održive mobilnosti (SUMP) grada Zadra, iznos ugovora: 125.222,38 eura, opis pruženih usluga: Izrada plana održive mobilnosti (SUMP) grada Zadra (s uključenim urbanim područjem grada Zadra koje broji 118.000 stanovnika), a koji obuhvaća analizu postojećeg stanja mobilnosti, definiranje SMART ciljeva, prijedloge mjera unaprjeđenja održivog prometnog sustava, modeliranje prometnih scenarija te izradu akcijskog i evaluacijskog plana; datum početka 23. ožujka 2020., datum izvršenja: 16. studenoga 2021., druga ugovorna strana: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb.

Kao ažurirani popratni dokument dostavljen je popis ugovora kao u ESPD obrascu.

Naručitelj je provjerom kod druge ugovorne strane, provjerio spornu referencu i postavio sljedeća pitanja:

1. pitanje: koja je bila ukupna vrijednost ugovora, koji je izvršio Ernst & Young?

Odgovor: 125.222,38 eura

2. pitanje: koji je bio točan opseg i opis usluga koje je izvršio Ernst & Young?

Odgovor: Plan održive urbane mobilnosti (SUMP) grada Zadra izrađen je kroz sljedeće aktivnosti: Priprema: - Prikupljanje i procjena kvalitete postojeće dokumentacije u koordinaciji s MMPI-em i gradom Zadrom; - Identificiranje relevantnih dionika za izradu SUMP-a i - Izrada analize postojećeg stanja mobilnosti. Definiranje ciljeva i mjera: - Izrada popisa mjerljivih ciljeva (ciljevi moraju biti SMART) i - Izrada popisa mjera kojima će se postići zadani ciljevi. Izrada SUMP-a: - Izrada scenarija razvoja prometnog sustava grada Zadra, - Modeliranje i evaluacija utjecaja mjera prema scenarijima razvoja, - Izrada akcijskog plana provedbe, - Definiranje načina implementacije i ažuriranja SUMP-a (indikatora), - Izrada sustava praćenja i evaluacije SUMP-a, - Izrada konačne inačice SUMP-a, - Održavanje radionica i uključivanje građana kroz čitavo razdoblje razvoja SUMP-a. Rezultat je bio izrađen plan održive urbane mobilnosti (SUMP) grada Zadra.

3. pitanje: u kojem omjeru (vrijednosti) su usluge u tom ugovoru izvršene od strane Ernst & Young i datum izvršenja usluga?

Odgovor: Ernst & Young, izvršio je 100% vrijednosti ugovora. Zadnji službeni output po nalogu br. 33 bio je 17.12.2021., završetak naloga je 25.4.2022.

U projektnom zadatku dokumentacije o nabavi se navodi da se plan održive urbane mobilnosti (u nastavku: Plan) priprema za administrativno područje grada

Zagreba. Nadalje se u točki 2.1. (Opis zadatka) navodi "Pripremni koraci Plana održive urbane mobilnosti temelje se na Smjernicama za razvoj i provedbu Plana održive urbane mobilnosti (Rupprecht Consult, 2019.), koji bi trebao biti osnovni metodološki izvor za pripremu ovog Plana. Pripremni koraci sažeti su niže, a dodatno su definirani minimalni standardi i specifičnosti koje izvoditelj koji priprema Plan za Zagreb mora zadovoljiti. Svrha ovog projekta je pripremiti i usvojiti Plan za Zagreb u skladu s najboljim praksama i standardima EU-a. Plan je definiran u Smjernicama za razvoj i provedbu Plana održive urbane mobilnosti kao: "... strateški je plan koji uzima u obzir integracijske, sudioničke i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika gradova za mobilnošću te osigurao bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini." To je „... strateški i integrirani pristup za učinkovito rješavanje složenosti urbanog prometa. Njegov glavni cilj je poboljšati pristupačnost i kvalitetu života ostvarivanjem pomaka u smjeru održive mobilnosti. POUM podržava donošenje odluka na temelju činjenica, odluka koje se vode dugoročnom vizijom za održivu mobilnost. Ključan element za postizanje toga jest temeljita procjena trenutne situacije i budućih trendova, naširoko prihvaćena zajednička vizija sa strateškim ciljevima te integrirani komplet zakonskih, promotivnih, financijskih, tehničkih i infrastrukturnih mjera kako bi ostvarili ciljeve - čija primjena mora pratiti sustavni nadzor i procjenu.“ (Rupprecht Consult, 2019., str. 9.). Plan za grad Zagreb treba slijediti opći cilj poboljšanja pristupačnosti i omogućavanja visoko kvalitetne, održive mobilnosti za cijelo funkcionalno urbano područje.“

U Smjernicama za razvoj i provedbu plana održive urbane mobilnosti se u bitnom navodi da se plan održive urbane mobilnosti temelji na načelima, među kojima je i "planiranje održive mobilnosti u "funkcionalnom urbanom području". Također se među razlikama tradicionalnog planiranja prometa i planiranja održive urbane mobilnosti navodi i to da ovaj potonji pokriva funkcionalno urbano područje temeljeno na protoku dnevnih migracija. Dalje se navodi "Definicija funkcionalnog urbanog područja dogovorena je od strane OECD-a, Ureda za statistiku Europske Komisije (Eurostat) i Glavne uprave za regionalne i urbane politike. Temelji se na „gustoći stanovništva kako bi identificirali urbana središta i protok putnika na posao kako bi odredili okolna područja čije je tržište rada integrirano sa središtem."

U javno objavljenom planu održive urbane mobilnosti Grada Zadra iz kolovoza 2021. godine se, u bitnom, navodi da prema popisu stanovništva iz 2011., grad Zadar bilježi 75.000 stanovnika. Gradsko područje, odnosno funkcionalno upravno područje (FUP) bilježi 113.000 stanovnika. Nadalje se navodi „Plan održive urbane mobilnosti (engl. Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) je plan koji se temelji na suvremenom pristupu prometno-prostornom planiranju gdje se u prvi plan stavlja čovjek, a ne osobni automobil. Planom se definiraju smjernice i mjere za razvoj prometnog sustava čija je svrha povećanje mobilnosti svih korisnika prometnog sustava, a ne samo povećanje kapaciteta cestovnih prometnica. Kako bi se postigla kvalitetna mobilnosti stanovnika i posjetitelja Grada Zadra i okolice bitan je razvoj prometnog sustava koji je efikasan, te energetski i ekološki učinkovit. Međutim, stvaranje održivog prometnog sustava u prvoj mjeri zahtijeva promjenu navika korisnika prema dosadašnjem načinu prometovanja na svakodnevnoj razini. Da bi to bilo moguće prometno planiranje potrebno je temeljiti na načelima održive mobilnosti. Iz tog je razloga Grad Zadar pristupio izradi ovog Plana održive mobilnosti sukladno smjernicama i preporukama Europske unije i prateći pozitivne primjere gradova razvijenih zemalja Europe i svijeta, ...Prosječna gustoća naseljenosti Funkcionalnog urbanog područja Zadar iznosi 143 st/km². Razina urbane izgrađenosti najveća je u naselju Zadar te ono ima najviše stanovnika, najveću gustoću naseljenosti i

gospodarski je najrazvijeniji dio administrativne jedinice.“. Također se kao jedan od zahtjeva plana navodi „kvalitetno povezivanje okolnih naselja i otoka s gradom Zadrom u svrhu povećanja dostupnosti i pristupačnosti gradskih sadržaja i prostora na području Funkcionalnog urbanog područja“. Dalje se navodi „Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, Grad Zadar bilježi 75.000 stanovnika što ga svrstava na 5. mjesto po veličini gradova u Republici Hrvatskoj. Gradsko područje utjecaja, odnosno Funkcionalno urbano područje Zadra (FUP) bilježi 113.000 stanovnika.“...Uzimajući u obzir urbanu strukturu grada Zadra, poželjno je da specifičniji pristup prometnom planiranju imaju sljedeći gradski prostori: - Otočna područja u sastavu Grada - Poluotok - Područje Luke Gaženica... Prema posljednjima podacima o dnevnim migracijama od Državnog zavoda za statistiku iz 2011. godine (posljednji popis stanovništva), procijenjeno je da na područje Grada Zadra, iz okolnih naselja Zadarske županije, dnevno migrira oko 18.000 putnika. Analizom broja registriranih automobila utvrđeno je da on kontinuirano raste od 2000. godine u Zadru, ali i u ostalim općinama i u cijelom urbanom području. Shodno tome, stupanj motorizacije na području Grada Zadra iznosi čak 425 vozila na 1.000 stanovnika što je nešto veći stupanj motorizacije od Grada Zagreba. Navedeni podatak ukazuje na nužnost razvoja održivih oblika prometovanja koji će biti alternativa osobnom vozilu... U postojećem stanju na području Grada Zadra glavni podsustav javnog prijevoza putnika predstavlja autobusni prijevoz u kojem se dnevno u prosjeku preveze oko 23.000 putnika. Za povezivanje kopna i otoka koristi se pomorski prijevoz koji dnevno preveze oko 6.600 putnika. Zbog veličine grada Zadra koji se velikim dijelom lako može prijeći biciklom ili pješice, te zbog neizvjesne budućnosti željezničkog putničkog prijevoza na području obuhvata, glavninu razvoja javnog prijevoza putnika potrebno je usmjeriti u unaprjeđenje usluge prema perifernim naseljima i integraciju s ostalim oblicima prometovanja, osobito pomorskim prijevozom. Autobusni sustav mora preuzeti funkciju alternativnog oblika prijevoza u odnosu na osobni automobil na udaljenostima u kojima je sustav javnog prijevoza konkurentan, izvan obuhvata pješaćenja i bicikliranja. Shodno tome, autobusni prijevoz treba dugoročno temeljiti na povezivanju Park&Ride parkirališta na rubnim dijelovima grada, kao i nadopunu biciklističkom prijevozu kroz Bike&Ride uslugu. Zbog prostornih karakteristika zadarskog područja s velikim brojem otoka i dužobalnih naselja, te uzimajući u obzir to da je potražnja u pomorskom prijevozu do 2020. godine bilježila konstantan rast u broju prevezenih putnika, nužan je razvoj pomorske prijevozne usluge. U tu je svrhu važno sagledati opciju povezivanja luke Gaženica, Poluotoka i Borika s linijskom pomorskom linijom, osobito u ljetnom periodu i u scenariju dugoročnog razvoja zone Poluotoka kao zone s ograničenim motornim prometom... Iako na području Grada Zadra postoje skoro svi oblici prijevoza (autobusni, cestovni, pomorski, zračni, biciklistički), u postojećem stanju ne postoji njihova kvalitetna integracija. Uspostava integriranog javnog prijevoza putnika predstavlja važan preduvjet za ostvarivanje održive mobilnosti te postizanje ravnopravnosti između prijevoznih modaliteta. Kako bi javni gradski prijevoz bio konkurentan i osiguravao ravnopravnu mobilnost svim potencijalnim korisnicima potrebno je iskoristavati prednosti pojedinih oblika prometovanja u pojedinim uvjetima te ih integrirati. Nerazmjerno razvijanje jedne usluge prijevoza neće postići najveću razinu učinkovitosti kao i kvalitetna integracija raznih prijevoznih usluga na širem gradskom području. Jedino integrirani javni prijevoz može biti kvalitetna alternativa osobnom vozilu. Sukladno navedenom, uspostava integriranog prijevoza putnika na području Grada Zadra i Funkcionalnog urbanog područja, jedna je od važnijih mjera razvoja održivog prometnog sustava Grada Zadra.“. Nadalje se u jednom dijelu

Plana, razmatra uvođenje usluge „prijehoza na poziv“ ili „mikroprijehoza“ za okolna zadarska područja s malom gustoćom naseljenosti.“ Nadalje se razrađuju i razni oblici prometa (biciklistički, pješački, motorna vozila) u okviru koje se kao jedna od aktivnosti navodi unaprjeđenje cestovnog povezivanja Zadra s okolnim područjem.

Budući da među strankama postoji spor oko tumačenja „gradskog urbanog područja“ kao uvjeta iz točke 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi, prije upuštanja u ocjenu žalbenog navoda, valja dati ocjenu tumačenja tog pojma. Žalitelj smatra da se uvjet gradskog urbanog područja odnosi samo na velegradove, gradove, gradiće ili konurbacije te da ne obuhvaća ruralna naselja poput sela i zaselaka. Ističe da u bližoj okolici grada Zadra, koji prema popisu stanovništva iz 2021. godine ima 70.779 stanovnika, ne postoji niti jedan manji, niti veći grad te stoga smatra da se plan održive urbane mobilnosti grada Zadra odnosi isključivo na grad Zadar koji ima 70.779 stanovnika pa da predmetna referenca ne udovoljava zahtjevu tehničke i stručne sposobnosti. Žalitelj također, iz naslova ugovora zaključuje da se plan održive urbane mobilnosti (POUM, engl. Sustainable mobility plan – SUMP), odnosi isključivo na grad Zadar kao administrativno područje s 70.779 stanovnika.

Naručitelj u konkretnom slučaju nije dao definiciju gradskog urbanog područja te je istu zato potrebno definirati sukladno činjenicama koje proizlaze iz dokumentacije o nabavi. Naime, projektni zadatak konkretnog postupka javne nabave, upućuje da se pripremni koraci plana održive urbane mobilnosti temelje na Smjernicama za razvoj i provedbu Plana održive urbane mobilnosti (Rupprech, 2019.), koji bi trebao biti osnovni metodološki izvor za pripremu tog plana. Prema tim Smjernicama, plan održive urbane mobilnosti temelji se na načelima, među kojima je i „planiranje održive mobilnosti u funkcionalnom urbanom području (FUP)“, a definicija FUP-a se temelji na „gustoći stanovništva kako bi identificirali urbana središta i protok putnika na posao kako bi odredili okolna područja čije je tržište rada integrirano sa središtem.“ Upravo se u spornom POUM-u grada Zadra, navodi da prosječna gustoća naseljenosti Funkcionalnog urbanog područja Zadar, iznosi 143 st/km², a da je razina urbane izgrađenosti najveća u naselju Zadar te ono ima najviše stanovnika, najveću gustoću naseljenosti i gospodarski je najrazvijeniji dio administrativne jedinice. Nadalje se kao jedan od zahtjeva plana navodi kvalitetno povezivanje okolnih naselja i otoka s gradom Zadrom u svrhu povećanja dostupnosti i pristupačnosti gradskih sadržaja i prostora na području Funkcionalnog urbanog područja. Također se utvrđuje da Funkcionalno urbano područje Zadra bilježi 113.000 stanovnika i zaključuje se da je uspostava integriranog prijevoza putnika na području Grada Zadra i Funkcionalnog urbanog područja, jedna od važnijih mjera razvoja održivog prometnog sustava Grada Zadra. Osim toga, POUM grada Zadra, sadrži i slikovne te grafičke prikaze (slike 1, 8 i 9, grafikon 8), koje prikazuju gustoću naseljenosti na FUP Zadar i obuhvaćaju stanje autobusnog prometa gradskim, prigradskim, otočnim linijama te željezničku infrastrukturu na širem području Zadra (Zadar, Bibinje, Sukošan, Benkovac...). Prema tome, upravo suprotno shvaćanju žalitelja, iz sadržaja POUM-a grada Zadra, proizlazi da se POUM grada Zadra ne odnosi, niti se prema zahtjevu iz dokumentacije o nabavi mora odnositi, samo na grad (Zadar), kako to usko i pogrešno tumači žalitelj, već je izrađen s ciljem uspostave raznih oblika integriranog prijevoza na Funkcionalnom urbanom području (Zadra).

Nadalje, različiti podaci u pogledu broja stanovnika grada Zadra s uključenim urbanim područjem (118.000 kako je navedeno u ESPD obrascu, odnosno 113.000 kako je navedeno u POUM-u), ne dovode u sumnju iskustvo odabrane zajednice

gospodarskih subjekata koje je u pogledu zahtjeva od 100.000 stanovnika, u skladu s uvjetom iz dokumentacije o nabavi.

Osim toga, vezano za datum izvršenja usluge koji žalitelj ističe kao oprečan podatak u odabranoj ponudi, važno je naglasiti da, u odnosu na ovu referencu nema spora oko činjenice je li usluga izvršena i u kojem dijelu, a njeno je izvršenje kao i datum izvršenja (25. travnja 2022.), potvrdila druga ugovorna strana. Stoga, u konkretnom slučaju nije od utjecaja na valjanost te reference činjenica, je li usluga izvršena 17. prosinca 2021. ili 25. travnja 2022., budući da je prema oba datuma usluga izvršena u vremenskom periodu propisanom dokumentacijom o nabavi, što je potvrdila druga ugovorna strana. Ovdje valja napomenuti da se ovakva ocjena ovoga tijela ne može usporediti s ocjenom u pogledu datuma, kako je dana u rješenju KLASA: UP/II-034-02/25-01/35 od 14. ožujka 2025., na što upire žalitelj, jer se ne radi o istom činjeničnom stanju, budući da je u ovom postupku datum izvršenja potvrđen od druge ugovorne strane.

Konačno valja zaključiti da naručitelj kod pregleda i ocjene žaliteljevih referenci (rbr. 3 i 4) te ovdje sporne reference odabrane zajednice gospodarskih subjekata, nije postupao na nejednak način. Navedeno proizlazi iz ocjene ovoga tijela da su se reference žalitelja rbr. 3 i 4, odnosile isključivo na biciklizam kao jedan element POUM-a, dok referenca koju ovdje osporava žalitelj, uključuje sveobuhvatno planiranje, dakle odnosi se na razne oblike prometovanja (biciklistički, autobusni, željeznički, pomorski, osobni prijevoz).

Slijedom navedenog, žalitelj nije uspio osporiti valjanost predmetne reference odabrane zajednice gospodarskih subjekata te su žalbeni navodi ocijenjeni kao neosnovani.

Žalitelj osporava valjanost ponude odabrane zajednice gospodarskih subjekata u dijelu koji se odnosi na referencu gospodarskog subjekta na kojeg se odabrana zajednica oslonila Ernst & Young Kurumsal Finansman Danışmanlık Anonim Şirketi „Savjetodavne usluge za pripremu plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir (u okviru programa održivih gradova)“. Upućuje na opis ugovora iz ESPD obrasca te opet navodi da se zahtjev tehničke i stručne sposobnosti iz točke 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi odnosi na ugovore koji se odnose na jedan grad, a ne područje mogućnosti više gradova te naročito ne regija ili općina. Iz navedenog, a prema javno objavljenim informacijama i dokumentaciji proizlazi da je naručitelj pogrešno ocijenio pitanje valjanosti navedenog ugovora kao dokaza kako u odnosu na svoje propisane uvjete tako i u odnosu na neistinite informacije koje su dane od odabrane zajednice gospodarskih subjekata i korespondenciju koju je sam pribavio. Žalitelj ponovno upućuje na definiciju grada kao u prethodnom žalbenom navodu te smatra da područje na koje se odnosi sporna referenca ne predstavlja gradsko niti urbano područje. Obrazlaže da područje općine Konya i Eskişehir ne predstavlja grad niti gradove po svom geografskom položaju niti predstavlja urbano područje nego upravo vrlo ruralno i neurbanizirano područje koje se prostire u smislu općina/regija na velikom geografskom području. Ponavlja da dokumentacijom o nabavi nisu tražene usluge koje se tiču općina ili drugih geografskih područja, nego upravo grada kao urbanog područja i to jednog grada po pojedinačnoj referenci. Nadalje navodi da se dostavljeni ugovor ne odnosi na izradu plana održive mobilnosti, a kako je to traženo dokumentacijom o nabavi, nego se odnosi na „Savjetodavne usluge za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir“. Ističe da savjetodavne usluge za pripremu nekog dokumenta nisu niti mogu biti podvedene pod izradu plana održive mobilnosti

niti se radi o sličnim uslugama kako to proizlazi iz samog ugovora te navedena referenca ni prema tom kriteriju ne zadovoljava uvjete iz dokumentacije o nabavi. Nadalje, iz dokumentacije i dokaza proizlazi da je odabrani ponuditelj naveo da je pružao Savjetodavne usluge za pripremu plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir iz čega proizlazi da je isti pružao samo savjetodavne usluge i to isključivo za pripremu SUMP-a, dok su dokumentacijom o nabavi tražene usluge iste ili slične predmetu nabave. Naime, iz dostavljene potvrde o izvršenom ugovoru od 19. prosinca 2024. proizlazi da se radi o radovima koji su pruženi, čime se ne zadovoljava kriterij koji se odnosi na pružene usluge te se u predmetnom ugovoru nije vršila izrada plana održive mobilnosti, nego je upravo vršen rad isključivo na pripremi za sam SUMP, a što se ne može podvesti niti pod slične usluge koje su tražene dokumentacijom o nabavi. Time je i po toj osnovi naručitelj pogrešno utvrdio činjenice koje su dovele do pogrešnog zaključka te je stoga bio dužan odbiti odabranu ponudu. Nadalje navodi da iz javno dostupnih podataka kao i korespondencije koju prilaže uz žalbu, proizlazi da je gospodarski subjekt na čiju se tehničku i stručnu sposobnost oslanja odabrana zajednica gospodarskih subjekata, dostavio obmanjujuće i neistinite podatke glede opsega, rada i sudjelovanja trećih osoba u izvršenju ugovora kao i drugih okolnosti koje dovode u sumnju postupanje zajednice ponuditelja kao i gospodarskog subjekta na čiju se tehničku i stručnu sposobnost oslanjaju. Naime, iz dostupnih podataka koji su javno objavljeni, u navedenom izvršenju ugovora sudjelovale su i treće osobe, i to gospodarski subjekti Parabol i Hinda, a što je vidljivo i sa službenih mrežnih stranica (<https://www.paraboly.com/sump-konya> i (<https://hinda.city/en/konya-surdurulebilir-kentselhareketlilik-plani.php>). Nadalje, iz javno dostupnih informacija kao i korespondencije s nadležnim osobama trgovačkog društva Hinda, potvrđeno je da su u SUMP-u za općine Konya i Eskişehir, trgovačka društva Hinda i Parabol bili podizvođači, dok je EY Turska bio ugovaratelj. Iz navedenog proizlazi da spornu uslugu gospodarski subjekt na kojeg se odabrana zajednica oslonila, nije izvršio samostalno. Time se dovodi u pitanje istinitost svih podataka koje je dostavio vodeći član zajednice ponuditelja kao i izvršenje samog ugovora (dio i vrijednost izvršene usluge od strane gospodarskog subjekta Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlık Anonim Sirketi). Dodatnu okolnost koja dovodi u sumnju način postupanja je i jasan pokazatelj prema navodima sa mrežne stranice trgovačkog društva Hindu, da se u predmetnom nije radilo o jedinstvenom postupku savjetodavnih usluga, nego upravo o više postupaka, dok je odabrani ponuditelj to prikazao kao jedan savjetodavni postupak. Stoga, je od strane žalitelja dokazana jasna i nedvojbeno sumnja u ispunjenje uvjeta tehničke i stručne sposobnosti od strane odabrane zajednice gospodarskih subjekata.

Naručitelj u odgovoru na žalbu ponovno navodi, da prihvatljivost ugovora Savjetodavne usluge za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir nije definirana naslovom, jer bi to bilo u najmanju ruku neozbiljno, već je definirana dokumentacijom o nabavi. Iz dostavljenog opisa tog ugovora i dokumentacije koja je dostupna naručitelju, a i žalitelju u vidu korespondencije s naručiteljem predmetne usluge, može se ocijeniti da se radi o usluzi izrade plana održive urbane mobilnosti te da se usluga odnosi na gradsko (urbano) područje od minimalno 100.000 stanovnika. Kako su u okviru ovog ugovora izrađeni pojedinačno planovi održive mobilnosti za dva grada, da pojedinačno ti gradovi imaju više od 100.000 stanovnika i da je zbroj vrijednosti (bez PDV-a) izvršene usluge minimalno u visini procijenjene vrijednosti nabave naručitelj je ocijenio da je usluga, odnosno ugovor prihvatljiv. Isto je i razvidno iz javno dostupnih podataka putem EOJN RH,

gdje je dostavljen ovjeren prijevod na hrvatski jezik, dokumenta „Potvrda o radnom iskustvu za Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlık Anonim Sirketi“ od 18. kolovoza 2025. U odgovoru naručitelja tog ugovora IIBank se navodi kod Opsega radova: „U sklopu konzultantske usluge dijagnosticirana je trenutna situacija, utvrđena je vizija i ciljevi SUMP-a grada uz aktivno sudjelovanje građana i dionika, predložene mu potporne mjere i osiguran je okvir za provedbu.“ U odgovoru se jasno navodi da je bilo riječi o izradi plana održive urbane mobilnosti (kolokvijalno naziva SUMP) grada. Vezano za dio navoda da se ugovor ne odnosi na izradu plana održive mobilnosti, nego se odnosi na savjetodavne usluge za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskigehir“, navodi da se u odgovoru naručitelja, IIBank, kod „opsega radova“ i „napomene“ navodi: „U sklopu konzultantske usluge dijagnosticirana je trenutna situacija, utvrđena je vizija i ciljevi SUMP-a grada uz aktivno sudjelovanje građana i dionika, predložene mu potporne mjere i osiguran je okvir za provedbu.“ i "Razvoj sveobuhvatnog SUMP-a doc ent Eskişehir i Konya.“ Nadalje u odnosu na dio navoda da je gospodarski subjekt Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlık Anonim Sirketi, dostavio obmanjujuće i neistinite podatke glede opsega, rada i sudjelovanja trećih osoba u izvršenju ugovora, navodi da se u okviru provjere reference naručitelja Iler Bankasi A.S. (IIBank), navodi da za "PROJEKT ODRŽIVI GRADOVI Komponenta A - izrada plana održive urbane mobilnosti (SUMP)" vrijednost ugovora 996.500,00 EUR od čega je realizirani iznos 996.500,00 EUR kao i da je datum završetka ugovora 31. siječnja 2024. te da je uslugu izvršio Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlık Anonim Sirketi. Dodatno, naručitelj IIBank, navodi da je „Plan održive urbane mobilnosti (SUMP) pripremljen u Eskişehir i Konyi kako bi se osigurala mobilnost ljudi i robe te poboljšala kvaliteta života za sve. U sklopu konzultantske usluge dijagnosticirana je trenutna situacija, utvrđena je vizija i ciljevi SUMP-a grada uz aktivno sudjelovanje građana i dionika, predložene su potporne mjere i osiguran je okvir za provedbu. U gore spomenutoj dokumentaciji IIBank, nije bilo navedeno da su u okviru predmetnog ugovora sudjelovali i drugi gospodarski subjekti te je sukladno dostavljenom, naručitelj ispravno izvršio pregled i ocjenu ponuda te nije postojala osnovana sumnja u istinitost podataka dostavljenih od strane gospodarskog subjekta. Vezano za dio navoda da je naručitelj dužan utvrditi postoje li na strani odabrane zajednice gospodarskih subjekata osnove za isključenje budući da je u ponudi dostavila neistinite podatke, navodi da je u okviru provjere reference kod naručitelja IIBank, odnosno podataka iz potvrde druge ugovorne strane, pravilno utvrdio sve činjenice te nije imao osnova da bi utvrdio da je došlo do pogrešnog prikazivanja činjenica pri dostavljanju podataka.

Odabrana zajednica gospodarskih subjekata navodi da se žalbeni navod, opet neosnovano temelji na prethodno pobijenoj paradigmi kako se urbano područje SUMP-a mora odnositi isključivo na administrativno područje jednog grada i taj svoj navod žalitelj ne potkrjepljuje niti jednim dokazom. Kako je ranije elaborirano, Smjernice EU navode kako se SUMP mora odnositi na funkcionalno urbano područje. Predmetna usluga izvršena je sukladno predmetnim Smjernicama, te se isto odnosilo na FUP predmetnih gradova. U prilog tome dostavlja poveznicu na natječajnu dokumentaciju na internetskoj stranici naručitelja predmetne usluge: <https://www.ilbank.gov.tr/ihale/terms-of-reference-for-consultancy-services-for-preparation-of-sustainable-urban-mobility-plan-sump-ib-a1c5/3970>, s prijevodom bitnih dijelova na hrvatski jezik. Navodi da se u opisu poslova tog dokumenta u projektnom zadatku navodi „SUMP-ovi za Eskişehir i Konyu razvijat će se u skladu sa Smjernicama za izradu i provedbu Plana održive urbane mobilnosti – drugo izdanje

(engl. Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd edition), slijedeći korake 1–3, odnosno faze opisane u nastavku“. Također se navodi kako se primjenjuju FUA (Functional Urban Areas, odnosno Funkcionalna urbana područja – FUP). Nadalje upućuje da se u navedenom opisu poslova opisuje kontekst gradova iz kojeg proizlazi da je Eskişehir 25. najnaseljeniji grad Turske. Prema podacima TurkStat-a iz 2018., broj stanovnika grada iznosi 812.320, a njegova površina je 13.960 km² s 14 okruga. Eskişehir se nalazi na zapadnom dijelu središnje Anatolije. Od istoka prema zapadu Eskişehir graniči s gradovima Kütahya, Bilecik, Bolu, Ankara, Konya i Afyonkarahisar. Nadalje, Konya je 7. najnaseljeniji grad Turske. Prema podacima TurkStat-a iz 2018., broj stanovnika grada iznosi 2.205.609, a njegova površina je 40.838 km² s 31 okrugom. Nastavno na podatke koji se izravno odnose na predmetnu referencu, navod žalitelja da područje općine Konya i Eskişehir ne predstavlja grad niti gradove po svom geografskom položaju niti predstavlja urbano područje nego upravo vrlo ruralno i neurbanizirano područje koje se prostire u smislu općina/regija na velikom geografskom području, je sasvim netočan, odnosno alternativno, da je tome tako (za što žalitelj ne dostavlja nikakve dokaze), iz istog bi slijedilo kako EU institucije, Svjetska banka i Naručitelj usluge (Ilbank) te statističke institucije Turske predstavljaju neistinite informacije u vlastitoj natječajnoj dokumentaciji. Radi otklanjanja bilo kakve sumnje da predmetna referenca zadovoljava uvjet urbanog područja sa preko 100.000 stanovnika, dodatno dostavlja službene podatke razvojnih agencija: <https://www.investinkonya.gov.tr/konya/demography> i <https://bebka.org.tr/en/our-region/eskisehir/> koje isto potvrđuju. Zaključno, nedvojbeno se može utvrditi kako se predmetna usluga odnosi na Funkcionalno urbano područje (FUP) sa preko 100.000 stanovnika i time u cijelosti ispunjava uvjet iz dokumentacije o nabavi. Vezano za dio navoda da se predmetni ugovor ne odnosi na izradu plana održive mobilnosti, nego na „Savjetodavne usluge za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir“, ističe da se predmetna referenca odnosi na izradu SUMP-ova. U Opisu poslova / Projektnom zadatku iste se navodi: „SUMP-ovi za Eskişehir i Konyu razvijati će se u skladu sa Smjernicama za izradu i provedbu Plana održive urbane mobilnosti – drugo izdanje (Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd edition), slijedeći korake 1–3, odnosno faze opisane u nastavku“. Uz navedeno, prilaže usporednu tablicu koraka/zadataka koji se traže Opisom poslova / Projektnim zadatkom, a koji se traže sukladno Smjernicama EU prilikom izrade SUMP-ova te se može zaključiti kako svi zadaci sadržajno i terminološki slijede EU korake izrade SUMP dokumenta. Također ističe da iz sadržaja dokaza koje je dostavio sam žalitelj proizlazi da žalitelj u svom izričaju spominje, odnosno komunicira oko izrade SUMP-a. Također, u Potvrdi druge ugovorne strane o urednom izvršenju usluga od strane Ernst Young Kurumsal Finansman Danişmanlık A.Ş. koju je izdao naručitelj Ilbank se izrijekom navodi da je pružena usluga uključivala „Razvoj sveobuhvatnog SUMP dokumenta za Eskişehir i Konyu.“ Vezano za dio navoda da je odabrana zajednica gospodarskih subjekata dostavila u ponudi neistinite podatke te da se u predmetnom postupku nije radilo o jedinstvenom postupku savjetodavnih usluga, nego o više postupaka, upućuje na prethodno navedenu poveznicu. Obrazlaže da je SUMP za Konyu i Eskişehir pripremila tvrtka Ernst Young Kurumsal Finansman Danişmanlık A.Ş. u okviru Projekta održivih gradova koji je proveo Naručitelj ILBANK, uz financiranje iz Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava EU IPA II i tehničku podršku Svjetske banke. Projekt nije proveden u okviru konzorcijske strukture, odnosno tvrtka Ernst Young Kurumsal Finansman Danişmanlık A.Ş. je dobila ugovor kao jedini i samostalni izvršitelj te

usluge, što se vidi iz ugovora čiju naslovnu stranicu prilaže. Uz navedeno, isto se vidi i iz Potvrde o izvršenju usluge, iz čega se može jasno i nedvojbeno utvrditi da je ugovor dodijeljen tvrtki Ernst Young Kurumsal Finansman Danişmanlık A.Ş., koja ga je samostalno provela. Prikazana vrijednost od 996.500 EUR bez PDV-a odražava ukupnu vrijednost izvornog ugovora dodijeljenog i izvršenog od strane gospodarskog subjekta Ernst Young Kurumsal Finansman Danişmanlık A.Ş, kako je potvrđeno Ugovorom i Potvrdom o izvršenju, ovjerenom od strane naručitelja Ilbank. Da je tome tako, vidi se i sa sljedećih poveznica sa internetskih stranica Europske komisije, koja je objavila vijesti vezane uz izradu SUMP-ova za Eskişehir i Konyu, a za koje dostavlja ovjereni prijevod na hrvatski jezik: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/eskisehir-known-turkeys-college-town-prepares-its-sustainable-urban-mobility-plan-2022-06-15_en, https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/konya-prepares-its-sustainable-urban-mobility-plan-2022-06-01_en. Temeljem svega navedenog, žalbeni navod smatra neosnovanim.

Ocjenjujući osnovanost ovog navoda, utvrđeno je da se odabrana zajednica gospodarskih subjekata radi dokazivanja tehničke i stručne sposobnosti iz točke 5.2.1. oslonila na gospodarskog Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlık Anonim Sirketi te je u ESPD obrascu tog gospodarskog subjekta naveden ugovor "Savjetodavne usluge za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir (u okviru Programa održivih gradova)"; Glavni cilj planova održive gradske mobilnosti Eskişehir (1 milijun stanovnika) i Konya (2,2 milijuna stanovnika) je referentni instrument iz kojeg proizlazi skup mjera planiranih za postizanje sustava održive mobilnosti ljudi i robe u gradskim područjima Eskişehir i Konya, s posebnim naglaskom na sljedeće:

- > Razvoj plana održive gradske mobilnosti prema Smjernicama za izradu i provedbu Plana održive urbane mobilnosti – drugo izdanje Koraci 1 do 3 (Korak 1: Priprema i analiza, Korak 2: Razvoj strategije, Korak 3: Planiranje mjera);

- > Razvoj strategija i mjera korištenjem postojećih okvira koje su razvili Eltis i CIVITAS;

- > Priprema strateškog plana za zadovoljavanje potreba ljudi i poduzeća za održivom mobilnošću za bolju kvalitetu života;

Ukupan iznos ugovora (bez PDV-a): 996.500,00 eura.

Opis glavnih usluga, izvršene aktivnosti:

- > Prikupljanje povezanih podataka o trenutnim obrascima prijevoza u Eskişehiru i Konyi;

- > Analiza trenutne situacije mobilnosti Eskişehir i Konye analizom dionika i angažmanom dionika;

- > Analiza trenutnih planova vezanih uz SUMP-ove za Eskişehir i Konyu, uključujući međunarodne, nacionalne i lokalne planove;

- > Povećanje kvalitete podataka prikupljenih s terena za GIS (Geografski informacijski sustav) analize i model prijevoza;

- > Ažuriranje prometnog modela Eskişehir i Konye radi poboljšanja upravljanja prometom i smanjenja emisija;

- > Izrada komunikacijskog plana koji uključuje strategiju i vremenski okvir angažmana, kao i cjelokupnu strategiju za PR aktivnosti;

- > Osiguravanje angažmana dionika i građana kroz aktivnosti planova održive gradske mobilnosti organiziranjem radionica, treninga i anketa;

- > Osiguravanje vidljivosti projekta putem društvenih mreža i web stranice projekta;

- > Provođenje SWOT analize za dijagnozu situacije mobilnosti Eskişehir i Konya;
- > Uspostavljanje vizije plana održive mobilnosti za budućnost održive mobilnosti;
- > Izrada strateških ciljeva i pokazatelja planova održive gradske mobilnosti;
- > Stvaranje scenarija mobilnosti za budućnost Eskişehir i Konya;
- > Modeliranje svakog scenarija i provođenje analiza emisija s rezultatima modela;
- > Usporedba scenarija prema povećanju broja putovanja u održivim načinima prijevoza i smanjenju vrijednosti emisija te odabir željenog scenarija;
- > Kako bi se postigla željena vizija, ciljevi i odabrani scenarij SUMP-a; razvoj mjera kao što su poboljšanje javnog/kolektivnog prijevoza (MaaS za multimodalnu integraciju) i uspostava zona s niskim emisijama;
- > Priprema kartica mjera, uključujući pojedinosti kao što su objašnjenje mjere, akcije, razdoblje mjere, povezani problemi i mogućnosti, povezani ciljevi planova održive gradske mobilnosti, koristi, razina utjecaja na klimatske promjene, mjesto provedbe mjere, povezane mjere, proračunski zahtjevi, društvene skupine korisnika, mehanizam angažmana, pokazatelji praćenja, odgovorni dionici i povezani dionici;
- > Izrada plana provedbe i praćenja mjera za osiguranje održivosti odabranih mjera, uključujući praćenje gradskog prometa i javnog prijevoza;
- > Priprema dodatnih planova, uključujući strategiju klimatskih promjena, komunikacijski plan, upravljačku strukturu i plan financiranja;
- > Priprema usklađenog SUMP dokumenta za Eskişehir i Konyu.

Kao druga ugovorna strana se navodi Iller Bankasi A.Ş. (ILBANK), Emniyet Mahallesi Hipodrom Caddesi No:9/21 Yenimahalle/ANKARA, Turska.

Naručitelj je u postupku pregleda i ocjene ponuda kod druge ugovorne strane tražio provjeru sljedećih informacija: koja je bila ukupna vrijednost ugovora za razvoj savjetodavnih usluga za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir; koji je bio točan opseg i opis izvršenih usluga; u kojoj su mjeri (vrijednosti) usluge izvršene od Ernst & Young Kurumsal Finansman Danışmanlık Anonim Şirketi i koji je datum izvršenja tih usluga.

Druga ugovorna strana, naručitelj Iller Bankasi A.S. dostavila je "Potvrdu o radnom iskustvu" od 19. prosinca 2024. za projekt "Održivi gradovi, Komponenta A-Izrada plana održive urbane mobilnosti (SUMP) gdje je kao konzultant naveden Ernst & Young Kurumsal Finansman Danışmanlık Anonim Şirketi, u opisu opsega radova se navodi: Plan održive urbane mobilnosti (SUMP) pripremljen je u Eskişehiru i Konyi kako bi se osigurala održiva mobilnost ljudi i robe te poboljšala kvaliteta života za sve. U sklopu konzultantske usluge dijagnosticirana je trenutna situacija, utvrđena je vizija i ciljevi SUMP-a grada uz aktivno sudjelovanje građana i dionika, predložene su potporne mjere i osiguran je okvir za provedbu, datum početka 30. srpnja 2021., datum završetka 31. siječnja 2024., datum odobrenja završnog izvješća, vrijednost ugovora 996.500 eura. U toj se potvrdi također navodi detaljan opis pet grupa zadataka (priprema, pregled općih pozadinskih i sekundarnih podataka, dijagnoza gradskog prometnog sustava, definicija opsega i procesa plana, analiza situacije i scenarija mobilnosti) te se kao posljednji zadatak u grupi „analiza situacije i scenarija mobilnosti“, navodi „razvoj sveobuhvatnog SUMP dokumenta za Eskişehir i Konyu za internu i javnu upotrebu“.

Odabrana zajednica gospodarskih subjekata u žalbenom postupku dostavlja ispis dijelova teksta s poveznice <https://www.ilbank.gov.tr/ihale/terms-of-reference-for-consultancy-services-for-preparation-of-sustainable-urban-mobility-plan-sump-ib->

a1c5/3970 (dalje: TOR), gdje se u bitnom navodi opis poslova za konzultantske usluge za pripremu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP). Tako se navodi da Ilbank provodi Program održivih gradova uz tehničku i financijsku podršku Svjetske banke i EU. Projekt održivih gradova (SCP) ima za cilj podržati poboljšanu održivost gradova. SPC je organiziran u dvije glavne komponente (A i B), a planiranje urbane mobilnosti i prometa jedan je od obveznih alata za planiranje, koji će biti podržan komponentom A. Nadalje se daje kontekst gradova kako navodi u svom očitovanju i odabrani ponuditelj. Dalje se u okviru opsega posla navodi da će planovi održive urbane mobilnosti (SUMP) za Eskişehir i Konyu biti razvijeni u skladu sa Smjernicama za razvoj i provedbu Plana održive urbane mobilnosti-Drugo izdanje. Dalje se navodi opis osnovnih zadataka (priprema, opći kontekst i pregled sekundarnih podataka, dijagnoza urbanog prometnog sustava definiranje opsega i procesa izrade plana, analiza situacije i scenarija mobilnosti).

Odabrana zajednica gospodarskih subjekata također dostavlja ispis teksta s poveznice s naslovom da Konya priprema svoj Plan održive urbane mobilnosti te se na kraju navodi da taj projekt provodi EY Turska u gradskim općinama Eskişehir i Konya pod vodstvom Ilbank i Svjetske banke, a financira ga Europska unija. Isto dostavlja i za grad Eskişehir.

Zatim dostavlja naslovnu stranicu ugovora "Savjetodavne usluge pripreme Plana održive urbane mobilnosti (SUMP)" sklopljenog između Ilbank i Ernst & Young Kurumsal Finansman Danışmanlık Anonim Şirketi od 30. srpnja 2021., u sklopu projekta održivih gradova (SCP= Komponenta A: Održivi sustavi planiranja i upravljanja gradovima). U uvodu tog dokumenta se navodi „Ovaj sporazum o razumijevanju je pripremljen između, s jedne strane ILBANK Odjela za međunarodne odnose i s, druge strane, Ernst & Young Kurumsal Finansman Danışmanlık vezano za savjetodavne usluge pripreme Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) u sklopu projekta održivih gradova (SCP=Komponenta A: Održivi sustavi planiranja i upravljanja gradovima).

Konačno dostavlja ispis poveznica s opisima gradova Konya i Eskişehir.

Žalitelj u žalbenom postupku dostavlja web stranice gospodarskih subjekata Hinda i Parabol iz Turske na kojima se SUMP Konya - Eskişehir, navode kao njihove reference. Navedeno je u korespondenciji elektroničkom poštom od studenog 2025., potvrdila i ovlaštena osoba gospodarskog subjekta Hinda koji navodi da je u SUMP-ovima Konya i Eskişehir, EY Turkey bio glavni izvođač, dok su Hinda i Parabol bili podizvođači. Dalje, u bitnom obrazlaže da je Hinda bila odgovorna za tehničku pomoć te je on bio voditelj tima. Parabol je bio odgovoran za prikupljanje i analizu podataka.

Uz zadnje očitovanje žalitelj je dostavio korespondenciju elektroničkom poštom iz studenoga 2025. s ovlaštenom osobom gospodarskog subjekta Parabol, koji potvrđuje da je sporni SUMP dovršio s EY, odnosno navodi "SUMP za Konyu i Eskişehir bili su prvi SUMP projekti koje smo dovršili zajedno s E&Y. Na drugim SUMP projektima nismo radili s E&Y. E&Y je bio glavni izvođač, a mi smo bili njihov podizvođač... Naše odgovornosti: komponenta 1: početna faza i priprema; komponenta 2: analiza postojećeg stanja mobilnosti; komponenta 3: detaljno modeliranje održive urbane mobilnosti."

Dakle, žalitelj u prvom dijelu žalbenog navoda ustraje na tumačenju da se zahtjev iz točke 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi odnosi isključivo na grad te da ne može uključivati općine regije i provincije pa s te osnove osporava da je odabrana zajednica gospodarskih subjekata referencom „Savjetodavne usluge za pripremu plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir (u okviru

programa održivih gradova)“, dokazala traženi uvjet tehničke i stručne sposobnosti jer se ta referenca ne odnosi na grad. Radi ocjene ovog dijela navoda upućuje se na tumačenje zahtjeva iz točke 5.2.1.3. dokumentacije o nabavi, ovoga tijela prema kojem se plan održive urbane mobilnosti ne mora odnositi samo na jedan grad, već obuhvaća funkcionalno urbano područje. Navedeno i u konkretnom slučaju, proizlazi iz natječajne dokumentacije (TOR) temeljem koje je izvršena predmetna usluga u čijoj se točki 3.5. navodi da se primjenjuju FUA (Funkcionalna urbana područja). Nadalje, iz dokaza koje je u žalbenom postupku dostavila odabrana zajednica gospodarskih subjekata, nesporno proizlazi da su Eskişehir i Konya, gradovi s preko 100.000 stanovnika, a s obzirom na to da se usluga izrade SUMP-a odnosila na plan održive urbane mobilnosti za općine Eskişehir i Konya, to samo ukazuje na činjenicu da je predmet SUMP-a bilo šire područje od tih gradova, što nije protivno zahtjevu iz dokumentacije o nabavi. Slijedom navedenog, ovaj dio žalbenog navoda je ocijenjen kao neosnovan.

Nadalje, vezano za daljnje navode u kojima žalitelj navodi da iz dokumentacije odabranog ponuditelja proizlazi da je isti pružao samo savjetodavne usluge i to isključivo za pripremu SUMP-a, a da smatra da iz dostavljene potvrde o izvršenom ugovoru od 19. prosinca 2024. godine proizlazi da se radi o radovima koji su pruženi, čime se ne zadovoljava kriterij koji se odnosi na pružene usluge, ovo tijelo cijeni da su isti međusobno kontradiktorni. Naime, žalitelj najprije izričito navodi da je odabrani ponuditelj pružao „savjetodavne usluge za pripremu plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za općine Konya i Eskişehir“, čime sam kvalificira predmetnu referencu kao pružanje usluga. Međutim, u nastavku žalbe istodobno tvrdi da iz potvrde o izvršenom ugovoru proizlazi da se „radi o radovima koji su pruženi“, zbog čega referenca navodno ne zadovoljava kriterij koji se odnosi na pružene usluge. Zatim, žalitelj u svom očitovanju na očitovanje odabrane zajednice gospodarskih subjekata nije osporio usporednu tablicu koraka/zadataka koji se traže opisom poslova / projektnim zadatkom temeljem kojeg je izvršena usluga iz sporne reference, a koji poslovi se traže sukladno Smjernicama EU prilikom izrade SUMP-ova i temeljem kojih se može zaključiti kako svi zadaci sadržajno i terminološki slijede EU korake izrade SUMP dokumenta, kako to obrazlaže odabrana zajednica. Nadalje iz detaljnog opisa zadataka navedenih u potvrdi druge ugovorne strane se nedvojbeno može zaključiti da se radi o uslugama, a ne radovima te se kao završnica zadatka 5 (Analiza situacije i scenarija mobilnosti), navodi „Razvoj sveobuhvatnog SUMP dokumenta za Eskişehir i Konyu za internu i javnu upotrebu. Vezano za dio potvrde druge ugovorne strane gdje se navodi „opseg radova“, a iz čega žalitelj zaključuje da se nije radilo o uslugama, valja uputiti na izvornik te potvrde u kojem se navodi „scope of work“, što se može prevesti i na drugi način, pa se s obzirom na opis zadataka navedenih u potvrdi, a iz kojih proizlazi da su pružene usluge, može zaključiti i da se radi o doslovnom prijevodu danom izvan konteksta cjelokupnog dokumenta. Navedeno potvrđuje i činjenica da je u prijevodu tog dokumenta ovlaštenog sudskog tumača Silvije Kričko od 26. studenoga 2025., koji je uz očitovanje dostavio odabrani ponuditelj, dio „scope of work“, preveden kao „opseg posla“. Slijedom navedenog, ovo tijelo ocjenjuje da je odabrani ponuditelj dostavio referencu koja se odnosi na usluge iste ili slične predmetu nabave te stoga zadovoljava uvjet propisan dokumentacijom o nabavi.

Nadalje, vezano uz žalbene navode sudjelovanja trećih gospodarskih subjekata u predmetnom izvršenju ugovora te dostave neistinitih podataka ovo tijelo ističe da je sumnja u sudjelovanje trećih gospodarskih subjekata žalitelja osporena potvrdom druge ugovorne strane, Ilbank iz čije potvrde, upravo za referencu kojom

se dokazuje tehnička i stručna sposobnost, ne proizlazi da je usluga izvršena uz sudjelovanje trećih gospodarskih subjekata, a koja potvrda je izdana na izričit upit ovdje naručitelja koji glasi „u kojoj su mjeri (vrijednosti) usluge izvršene od gospodarskog subjekta Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlik Anonim Sirketi“. Na taj upit druga ugovorna strana izdala je potvrdu u kojoj je kao jedini ugovaratelj naveden član odabrane zajednice gospodarskih subjekata Ernst & Young Kurumsal Finansman Danişmanlik Anonim Sirketi. Osim toga, valja reći da sve i da su ti treći gospodarski subjekti sudjelovali u izvršenju sporne usluge, vrijednost reference potvrdila je druga ugovorna strana isključivo u odnosu na žalitelja, a koja vrijednost nije osporena dokazima koje u prilog svom navodu dostavlja žalitelj (korespondencija elektroničkom poštom i web stranice).

Slijedom navedenog, ovo tijelo ne prihvaća argumentaciju žalitelja da su predmet reference bili radovi, da predmet reference nije bila izrada SUMP-a te da su u izvršenju usluge koja je predmet potvrde druge ugovorne strane sudjelovale i treće osobe, odnosno da je odabrana zajednica gospodarskih subjekata pogrešno dostavila neistinite podatke, dok s druge strane iz dostavljene dokumentacije odabranog ponuditelja proizlazi da referenca udovoljava zahtjevima iz dokumentacije o nabavi pa su stoga ti žalbeni navodi ocijenjeni kao neosnovani.

Postupajući po službenoj dužnosti temeljem članka 404. ZJN 2016, a u odnosu na osobito bitne povrede postupka javne nabave iz članka 404. stavka 2. i 3. tog Zakona, ovo državno tijelo, nije utvrdilo postojanje osobito bitnih povreda postupka javne nabave.

Žalitelj je postavio zahtjev za naknadnom troškova žalbenog postupka u ukupnom iznosu od 1.750,00 eura.

Sukladno članku 431. stavku 4. ZJN 2016, u slučaju odbijanja žalbe, žalitelj nema pravo na naknadu troškova žalbenog postupka pa je odlučeno kao pod točkom 2. izreke ovog rješenja.

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU

Protiv ovog rješenja nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred Visokim upravnim sudom Republike Hrvatske u roku od 30 dana od isteka osmog dana od dana javne objave rješenja na internetskim stranicama Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave. Tužba se predaje neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja u elektroničkom obliku putem informacijskog sustava.

ZAMJENICA PREDsjednice

Danijela Antolković

