



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C.N.S.C.

Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 2096/C9/2371

Data: 21.11.2019

Prin contestația nr. 209/05.11.2019, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 44847/06.11.2019, depusă de, privind procedura de licitație deschisă, organizată de în vederea atribuirii contractului având ca obiect *Elaborare documentații tehnico-economice etapa PAC, PTE și detalii de execuție, inclusiv asistență tehnică din partea proiectantului pe durata execuției lucrărilor, pentru proiectul de investiție "Modernizarea infrastructurii de transport public pe coridorul de mobilitate urbană Vestic al Municipiului Giurgiu, cod SMIS 12026",* contestatoarea a solicitat admiterea contestației, remedierea tuturor cerințelor disproporționate și restrictive, respectiv modificarea documentației de atribuire, și, în subsidiar, în cazul în care nu mai pot fi dispuse măsuri de remediere, anularea procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care critică documentația de atribuire solicitând cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea precizează că a constatat existența unor cerințe disproporționate și restrictive în ceea ce privește competențele și experiența solicitată echipei de experți.

Astfel, în ce privește expertul autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public, contestatoarea redă cerințele impuse și susține că, pentru acest expert, condițiile criteriilor de îndeplinire ale cerințelor privind calificare educațională și/sau profesională sunt considerate conform interpretării legislației naționale în vigoare "restrictive" și "disproporționate" din următoarele considerente: este solicitată deținerea unei diplome de studii superioare "în domeniul ingineriei mecanice", "specializarea autovehicule rutiere", dublată de o altă specializare solicitată "specializare în domeniul autovehiculelor și mediului înconjurător", ce contravine legislației naționale aplicabile în domeniu. Mai mult, expertul în cauză este necesar să îndeplinească și un al treilea criteriu privind specializarea, respectiv "Specializare în domeniul sistemelor avansate de transport rutier - arhitectura sistemelor inteligente de transport" pregătire educațională de lungă durată care ține de Domeniul Electronicii și care este total diferită de cele 2 specializări "explicite" solicitate anterior.

Prin urmare, consideră că, pentru poziția *Expert autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public*, în vederea îndeplinirii cerințelor trebuie să parcurgă următoarele etape educaționale: absolvirea de studii superioare de lungă durată în domeniul ingineriei mecanice, specializarea autovehicule rutiere – minim 4 ani; absolvirea de specializare în domeniul autovehiculelor și mediului înconjurător – minim 2 ani, prin parcurgerea specializării de tip master sau echivalent; absolvirea de studii superioare de lungă durată, cu specializare în domeniul sistemelor avansate de transport rutier – arhitectura sistemelor inteligente de transport, minim 2 ani prin parcurgerea unui master, sau maxim 4 ani prin absolvirea unei facultăți de o specializare total diferită față de solicitările anterioare, respectiv profilul electronică.

Față de cerințele solicitate pentru managerul de proiect/coordonatorul de proiect contestatoarea apreciază cerința ca fiind disproporționată în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit și are scopul de a restricționa participarea la procedura de atribuire. De asemenea, cerința limitează participarea la procedura în cauză doar la acei operatori economici care au contractat experți care au implementat contractate identice cu prezentul contract.

Pentru inginerul devizist consideră că, similar cu cerința privind experiența solicitată managerului de proiect, autoritatea contractantă impune implicarea acestuia într-un contract identic, nu similar celui care face obiectul achiziției.

Solicitarea ca acest expert să fi fost implicat într-un contract care a vizat cel puțin:

- componenta de infrastructură de transport multimodal (rutier, pietonal, transport public, piste de biciclete);
 - componenta de construcții civile;
 - componenta de sisteme informatice de tip sistem management trafic și/sau sistem de management transport în comun,
- este excesivă și are ca scop restricționarea accesului la această procedură și favorizarea unui anumit operator economic.

De asemenea, arată că înțelege să conteste modalitatea de formulare a cerinței privind experiența profesională specifică și pentru experții: expert sistematizare rutieră, expert coordonator componenta sisteme de management trafic, expert managementul traficului, expert autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public.

Autoritatea contractantă are obligația respectării principiului tratamentului egal și, implicit, cel al eficienței utilizării fondurilor publice, însă, prin maniera în care a formulat anumite cerințe din documentația de atribuire, aceasta restrânge în mod voit concurența între operatorii economici.

Sunt invocate în susținere decizii ale Consiliului pronunțate în spețe similare.

Prin punctul său de vedere nr. 54284/11.11.2019, înregistrat la Consiliu sub nr. 45918/12.11.2019, asupra contestației formulate de a invocat excepția lipsei de interes, apreciind că societatea contestatoare nu deține codul CAEN necesar implementării contractului, neîndeplinind astfel cerința privind capacitatea de exercitare a activității profesionale, astfel că nu are interes în a contesta procedura.

Pe fondul cauzei, arată, referitor la cerințele solicitate a fi îndeplinite de expertul autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public, că cerințele referitoare la studiile solicitate pentru acest expert sunt în deplină concordanță cu normele impuse prin Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017. Astfel, la Nota exemplificativă a articolului invocat chiar de contestatoare, autoritatea emitentă a actului normativ lămurește obligația stabilită la art. 6 alin. (4), în sensul că "Nu este suficient să se menționeze în fișa de date a achiziției faptul că studiile trebuie să fie în domeniul tehnic, ci se va preciza expres ce tip de studii se solicită, spre exemplu specializarea construcții civile, industriale și agricole (conform legislației în materie și cerințelor ce derivă în mod explicit din natura și caracteristicile obiectului contractului)".

Astfel, în ceea ce privește calificarea educațională, nu au fost solicitate multiple calificări rezultate a studiilor de lungă durată, ci o singură diplomă de studii superioare: diplomă studii superioare inginerie mecanică, cu specializarea în domeniul "autovehicule rutiere".

Specializarea la care se face referire în documentația de atribuire este acea specializare pe care absolvenții de studii superioare o realizează în cadrul cursurilor de lungă durată (facultate), începând cu anul II de studiu, conform curiculei educaționale aprobate la nivel național.

Se consideră că petenta prezintă o interpretare voit eronată a cerințelor de calificare pentru experții propuși. Astfel, în loc de simpla interpretare a solicitării privind diploma de studii superioare a expertului, contestatoarea invocă, fără temei legal, multiple etape ale studiilor universitare și postuniversitare pe care o persoana le-ar putea avea, dar fără legătură cu solicitarea impusă.

Astfel, se susține că nu au fost solicitate diplome de la diferite instituții de studii superioare, ci o singură diploma de studii superioare în domeniul tehnic (mecanic), cu indicarea specializării - autovehicule rutiere.

O altă alegație eronată a contestatoarei o reprezintă interpretarea voit eronată a cerinței din documentația de atribuire potrivit căreia s-ar solicita o dublă specializare în baza unor studii superioare de lungă durată a respectivului expert.

Autoritatea contractantă susține că nu a solicitat două diplome de studii superioare pentru respectivul expert, cum se indică în textul contestatoarei, ci o singură diplomă, cum s-a detaliat mai sus. Specializarea în domeniul sistemelor avansate de transport rutier - arhitectura sistemelor inteligente de transport nu este solicitată ca fiind rezultatul unui proces educațional de lungă durată, fiind vorba doar de interpretarea eronată a contestatoarei.

Menționează că va accepta pentru demonstrarea competențelor în domeniul sistemelor de transport (arhitectura sistemelor inteligente de transport) orice formă educațională care să certifice specializarea respectivului expert în domeniu, fără a solicita neapărat studii superioare, studii post-universitare sau de vreun anumit nivel, fără a solicita certificarea într-un sistem acreditat național sau prin a impune un anumit nivel de calificare educațională.

Achiziția prezintă punctual responsabilitățile acestui expert în cadrul contractului și susține că acest expert este responsabil de elaborarea unei documentații tehnice pentru achiziția de mijloace de transport ecologic (autobuze cu propulsie CNG) și a unui sistem informatic de management de transport (inclusiv componente de informare călători și modul e-ticketing), componente care vor reprezenta o achiziție de aproximativ 18 milioane lei (fără TVA).

Rolul expertului autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public este de a detalia documentațiile tehnico-economice la nivelul etapelor III și IV conform prevederilor HG nr. 907/2016, păstrând o directă corelare între obiectele stabilite în documentația de achiziție la etapele I și II din aceeași Hotărâre de Guvern.

Autoritatea contractantă arată că își menține punctul de vedere privind solicitarea calificării educaționale a expertului propus, considerând că interpretarea contestației este eronată, introduce elemente nesolicitate în documentația de atribuire și are intenția de a induce în eroare membrii Consiliu printr-o interpretare eronată a cerințelor.

În ceea ce privește cerințele pentru managerul de proiect, precizează că acestea sunt în deplină concordanță cu prevederile Instrucțiunii ANAP nr. 1/2017.

Atât în documentația tehnico-economică la faza DALI, dar și în caietul de sarcini la pagina 4, sunt enumerate 8 (opt) obiecte de investiție care fac parte din prezentul obiectiv de investiție publică, iar în cerința privind experiența specifică a managerului de proiect/coordonator de proiect se solicită doar experiența în proiecte mixte care să aibă minim 2 componente de investiție (infrastructura de transport și sisteme de management trafic). Doar și prin simpla comparare a 8 obiecte vs 2 obiecte solicitate ca experiență specifică, se poate vedea clar faptul că solicitarea nu se referă la proiecte identice, cum insinuează contestația, fiind lăsată la îndemâna potențialilor ofertanți libertatea de a identifica și propune experți care să se ridice la un nivel minim de experiență specifică, dar suficient pentru a înțelege complexitatea și coordona elaborarea unei astfel de documentații tehnico-economice.

În concluzie, în ceea ce privește experiența specifică solicitată expertului manager/coordonator de proiect, contestația reinterpretează solicitarea din caietul de sarcini, introducând cerințe care nu au fost solicitate în documentație.

În ceea ce privește inginerul devizist, susține aceleași aspecte ca și în cazul managerului de proiect.

Referitor la motivele contestației ce vizează ceilalți experți, dat fiind faptul că nu au fost indicate în concret motivele pentru care se solicită respingerea cerințelor de calificare și selecție, solicită Consiliului să nu ia în seamă critica și, în consecință, să o respingă ca neîntemeiată.

Trimiterile pe care le face contestația către alte proceduri de atribuire similare care au avut un singur ofertant sunt neavenite atâta vreme cât în cadrul procedurii s-a prezentat un alt ofertant față de cel indicat de contestație ca fiind unicul beneficiar al acestei proceduri de atribuire.

Specificul programului impune un nivel ridicat de specializare și o experiență complexă din partea experților propuși, motiv pentru care consideră că cerințele documentației de atribuire sunt în măsură să răspundă exigențelor sale și ale programului de finanțare, astfel că vor fi menținute la același nivel, o atitudine contrară însemnând riscul neimplementării contractului.

Prin adresa nr. 46113/2371C9/13.11.2019, Consiliul a solicitat contestatoarei punctul de vedere asupra excepției lipsei de interes, precum și depunerea certificatului constatator/statutului societății sau a oricărui alt document din care să rezulte codurile CAEN ale societății.

Răspunsul a fost transmis cu adresa nr. 218/13.11.2019, înregistrată la Consiliu cu nr. 46350/13.11.2019, în care contestatoarea a solicitat respingerea excepției, având în vedere că deține codul CAEN autorizat 7112 Activități de inginerie și consultanță tehnică legată de acestea. A fost atașat certificatul constatator.

Din examinarea materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, Consiliul reține următoarele:

..... a inițiat procedura de licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului având ca obiect *Elaborare documentații tehnico-economice etapa PAC, PTE și detalii de execuție, inclusiv asistență tehnică din partea proiectantului pe durata execuției lucrărilor, pentru proiectul de investiție "Modernizarea infrastructurii de transport public pe coridorul de mobilitate urbană, cod SMIS 12026", cod CPV 71322000-1 Servicii de proiectare tehnică pentru construcția de lucrări publice (Rev. 2)*, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1016384/26.10.2019. Din informațiile anunțului de participare, se reține că valoarea estimată a contractului este de 1.227.490,27 lei, fără TVA, criteriul de atribuire este "cel mai bun raport calitate-preț", iar data limită de depunere a ofertelor a fost stabilită pentru 05.12.2019, ora 15⁰⁰.

.... a investit Consiliul cu soluționarea contestației care formează obiectul prezentei cauze. Societatea a constituit cauțiunea în sumă de 24.549,80 lei, conform prevederilor art. 61¹ alin. (1) lit. c) din Legea nr. 101/2016, fiind depusă la dosar recipisa de consemnare nr. 205865145/1 din 11.11.2019, eliberată de CEC Bank SA, Sucursala Piața Victoriei.

Analizând prioritar, potrivit art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, excepția lipsei de interes în formularea contestației, invocată de autoritatea contractantă în punctul său de vedere, Consiliul constată că, prin adresa nr. 218/13.11.2019, societatea contestatoare a depus la dosarul cauzei certificatul constatator nr. 645459/13.11.2019, în care este înscris, la activități desfășurate la sediu, codul CAEN 7112 Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea. Astfel fiind, contrar susținerilor achizitoarei, societatea deține un cod CAEN care îi poate permite implementarea obiectului contractului, având implicit, raportat la prevederile art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016, interes în formularea contestației ca persoană vătămată de cerințele impuse prin caietul de sarcini. Astfel fiind, Consiliul va respinge excepția lipsei de interes, urmând a soluționa pe fond contestația.

Trecând la soluționarea criticilor din cuprinsul acesteia, se constată că ele privesc cerințe ale caietului de sarcini impuse pentru experții:

expert autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public; manager de proiect/coordonator de proiect și inginer devizist.

În ceea ce privește expertul autovehicule rutiere și sistem integrat de management transport public, se reține că, în caietul de sarcini, s-a impus cerința minimă: studii superioare în domeniul ingineriei mecanice, specializarea autovehicule rutiere, specializare în domeniul autovehiculelor și mediului înconjurător; specializare în domeniul sistemelor avansate de transport rutier – arhitectura sistemelor inteligente de transport; experiența profesională generală de minim 5 ani; implicarea în calitate de expert în cadrul a minim 1 proiect de elaborare a documentației tehnice (studiu de fezabilitate, studii de oportunitate, caiete de sarcini) privind achiziția de mijloace de transport public local ecologice, inclusiv a componentelor sistemului integrat de management transport public (e-ticketing, informare călători etc.).

Se poate observa din cele de mai sus că, astfel cum a susținut și societatea contestatoare, au fost solicitate trei specializări pentru expertul impus, respectiv specializarea autovehicule rutiere; specializare în domeniul autovehiculelor și mediului înconjurător; specializare în domeniul sistemelor avansate de transport rutier – arhitectura sistemelor inteligente de transport.

În punctul său de vedere, achizitoarea a susținut că va accepta pentru demonstrarea competențelor în domeniul sistemelor de transport (arhitectura sistemelor inteligente de transport) orice formă educațională care să certifice specializarea respectivului expert în domeniu, fără a solicita neapărat studii superioare, studii post-universitare sau de vreun anumit nivel, fără a solicita certificarea într-un sistem acreditat național sau prin a impune un anumit nivel de calificare educațională.

Relevanță în soluționarea criticilor prezintă prevederile Instrucțiunii nr. 1/2017, invocată de ambele părți:

- art. 5 alin. (1) În aplicarea principiului proporționalității, prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, cu completările ulterioare, respectiv Legea nr. 99/2016, atunci când stabilește criteriile de calificare și selecție menționate la art. 4, autoritatea/entitatea contractantă nu are dreptul **să formuleze cerințe care ajung să se dubleze** (de exemplu, solicitând concomitent demonstrarea absolvirii unor studii și deținerea de calificări educaționale și/sau profesionale care reflectă aceeași/aceleași capacitate/ competențe) sau care nu pot fi justificate în raport cu ceea ce urmează a fi prestat/executat așa cum este prevăzut la nivelul caietului de sarcini sau al documentației descriptive.
(...)

- art. 6 alin. (1) Autoritatea/Entitatea contractantă poate solicita personalului menționat la art. 2 alin. (1) informații referitoare la studiile absolvite, ca expresie a unei cerințe cu privire la calificarea educațională.

(2) Atunci când analizează oportunitatea stabilirii unor criterii de calificare legate de studiile absolvite, autoritatea/entitatea contractantă are în vedere relevanța acestora în raport cu activitățile pe care le va desfășura persoana în cauză în raport cu obiectul contractului ce urmează a fi atribuit, ținându-se cont de faptul că există situații în care

sunt mai importante competențele personalului menționat la art. 2 alin. (1), și nu domeniul studiilor absolvite.

(3) Autoritatea/Entitatea contractantă trebuie să justifice de ce impune ca absolvirea studiilor să se realizeze într-un anumit domeniu, respectiv să argumenteze de ce numai o persoană care a absolvit studii într-un anumit domeniu este în măsură să reflecte potențialul organizatoric al ofertantului/candidatului de a duce la îndeplinire contractul de achiziție publică.

Exemplu: În cazul atribuirii unui contract având ca obiect execuția unor lucrări pentru realizarea unor clădiri civile, autoritatea contractantă poate solicita ca personalul responsabil cu monitorizarea/coordonarea activității de construcții desfășurate de operatorul economic candidat/ofertant să aibă studii în domeniul construcțiilor (indiferent de specializare) sau al construcțiilor civile, în situația în care particularitățile obiectului contractului justifică această specializare.

(4) În măsura în care există o justificare în ceea ce privește domeniul studiilor solicitate, acesta va fi definit clar, în conformitate cu dispozițiile legale din domeniul educației și cercetării, pentru a nu crea ambiguități referitoare la modul în care poate fi interpretat criteriul de calificare, respectiv tipul documentelor ce urmează a fi depuse, la solicitarea comisiei de evaluare, pentru demonstrarea îndeplinirii celor asumate în DUA.

NOTĂ EXEMPLIFICATIVĂ:

Nu este suficient să se menționeze în fișa de date a achiziției faptul că studiile **trebuie să fie în domeniul tehnic, ci se va preciza expres ce tip de studii se solicită**, spre exemplu specializarea construcții civile, industriale și agricole (conform legislației în materie și cerințelor ce derivă în mod explicit din natura și caracteristicile obiectului contractului).

- art. 7 alin. (1) Referința la durata studiilor se face prin solicitarea fie de studii absolvite cu diplomă de bacalaureat, fie de studii absolvite cu diplomă de licență, diplomă de absolvire sau echivalent, fapt ce presupune ca, în unele situații, să fie necesar ca persoana în cauză să fi urmat și cursuri de master (cum ar fi ciclul Bologna referitor la echivalarea studiilor, prevăzut de legislația incidentă în domeniul educației).

(2) Cerința privind nivelul studiilor nu poate fi formulată prin raportare exclusiv la studii postuniversitare și/sau studii universitare de masterat.

(3) Dacă autoritatea/entitatea contractantă nu impune absolvirea studiilor, prevăzute la alin. (1), într-un anumit domeniu, dar consideră necesară existența unei specializări sau deținerea unor competențe specifice, aceasta poate fi dovedită fie prin studii absolvite cu diplomă de bacalaureat, diplomă de absolvire, diplomă de licență sau echivalent, fie prin studii postuniversitare și/sau studii universitare de masterat/doctorat, fie prin cursuri ce s-au finalizat cu certificări recunoscute la nivel național/internațional în specializarea respectivă sau prin experiență profesională relevantă în raport cu competențele specifice ce trebuie demonstrate.

- art. 8 alin. (1) Ca expresie a deținerii unor competențe ce reflectă existența unor calificări profesionale, autoritatea/entitatea contractantă poate solicita pentru personalul menționat la art. 2 alin. (1) demonstrarea unei experiențe generale și/sau a uneia specifice, acolo unde autoritatea responsabilă în domeniul specific nu a stabilit descriptori de definire aferenți nivelurilor Cadrului național al calificărilor, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 918/2013 privind aprobarea Cadrului național al calificărilor, cu modificările ulterioare.

(2) Experiența generală solicitată de autoritatea/entitatea contractantă în ceea ce privește domeniul studiilor absolvite sau, după caz, în specializarea necesară poate fi de până la 5 ani, ca regulă generală.

(...)

În caietul de sarcini au fost descrise responsabilitățile expertului în cadrul contractului, astfel:

- a. realizarea componentelor documentației tehnico-economice, parte scrisa și desenata, conform conținutului cadru HG 907/2016 pentru obiectele de investiție ale sistemului de management flota (inclusiv e-ticketing, informare calatori) – PTE, PAC.
- b. elaborarea memoriilor tehnice, specialitatea sistem integrat de management transport public;
- c. realizarea breviarului de calcul pentru dotarea și organizarea echipării integrat de management transport public;
- d. elaborarea programului de control al calitatii;
- e. elaborarea programului de urmarire a comportării în timp;
- f. elaborarea graficului propus pentru furnizarea de echipamente;
- g. elaborarea caietelor de sarcini pentru elementele componente ale sistemului integrat de management transport public;
- h. elaborarea caietelor de sarcini pentru achiziția de autobuze ecologice;
- i. efectuarea antemasuratorilor și a listelor de cantități pentru specialitatea sistem integrat de management transport public;
- j. Stabilirea fiselor tehnice pentru echipamentele și dotările propuse pentru echiparea sistemului integrat de management transport public și a fisei tehnice pentru achiziția autobuzelor ecologice;
- k. Participarea la elaborarea răspunsurilor de natura tehnica aferente eventualelor solicitări de clarificări pe parcursul procedurii de achiziție a autobuzelor ecologice și a sistemului integrat de management transport public;
- l. Participarea la activitățile de asistență tehnica pe perioada derulării executiei lucrărilor
- m. Ajustarea/corectarea/corelarea soluțiilor constructive din documentația tehnico-economica cu recomandările/obligativitățile impuse de instituțiile avizatoare și/sau de institutia finantatoare.

Raportat la prevederile instrucțiunii amintite și la responsabilitățile expertului în cadrul contractului, Consiliul constată a fi întemeiate criticile contestatoarei, în sensul că, pe de o parte, s-au cerut pentru un singur expert trei specializări, iar pe de altă parte, specializările solicitate nu pot fi obținute în cadrul aceluiași domeniu.

Așadar, față de cele de mai sus, autoritatea contractantă trebuie să stabilească pentru cele două specializări - specializarea autovehicule rutiere și specializarea în domeniul autovehiculelor și mediului înconjurător -, pe care dintre ele o consideră necesară raportat la obiectul contractului, astfel încât să nu dubleze cerințele. Nefiind aduse argumente concrete de către contestatoare în sensul de a se stabili care dintre specializări se impune, fiind prezentate doar susțineri generale vizavi de dublarea cerințelor, Consiliul nu poate hotărî, în locul autorității contractante, care dintre cele două specializări acoperă în mod adecvat domeniul contractului.

Totodată, cum s-a arătat mai sus, este de reținut că, din punctul de vedere asupra contestației, rezultă că achiziția nu a urmărit un anumit domeniu pentru specializarea arhitectura sistemelor inteligente de transport, astfel că această specializare trebuie eliminată.

Varianta propusă de autoritatea contractantă, pentru specializarea arhitectura sistemelor inteligente de transport, în sensul că "va accepta pentru demonstrarea competențelor în domeniul sistemelor de transport (arhitectura sistemelor inteligente de transport) *orice formă educațională care să certifice specializarea respectivului expert în domeniu, fără a solicita neapărat studii superioare, studii post-universitare sau de vreun anumit nivel, fără a solicita certificarea într-un sistem acreditat național sau prin a impune un anumit nivel de calificare educațională*" nu își găsește aplicarea în legislație și nici nu își găsește vreo finalitate, întrucât nu poate fi impusă ca și criteriu de calificare în modul exprimat în punctul de vedere. Faptul că, în cadrul anumitor facultăți, sunt incluse în curricula educațională materii care acoperă un anumit domeniu, cum este cel menționat, nu înseamnă că este obținută și o specializare în acel domeniu.

În stabilirea cerințelor, achizitoarea trebuie să aibă în vedere și următoarele dispoziții legale din normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016:

- art. 29 alin. (1) Criteriile de calificare privind capacitatea au ca scop demonstrarea potențialului tehnic, financiar și organizatoric al fiecărui operator economic participant la procedură, potențial care trebuie să reflecte posibilitatea concretă a acestuia de a îndeplini contractul/acordul-cadru și de a rezolva eventualele dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare.

(...)

- art. 31 alin. (1) Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;

b) sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.

Prin impunerea a trei specializări pentru un expert, autoritatea contractantă a nesocotit dispozițiile din norme, precum și pe cele din Instrucțiunea nr. 1/2017, astfel că acestea trebuie reformulate, în sensul celor mai sus arătate, pentru a se asigura o participare cât mai largă a operatorilor economici la procedură.

În ce privește criticile aduse cerințelor impuse pentru managerul de proiect/coordonatorul de proiect, Consiliul constată că, prin caietul de sarcini, s-au solicitat pentru acest specialist următoarele: *Implicarea în calitate de manager de proiect/coordonator/director de proiect în cadrul a minim 1 proiect similar de pregătire a proiectelor integrate de investiții, alcătuite din cel puțin componenta de infrastructură de transport multimodal (rutier, pietonal, transport public, piste de biciclete) și componenta de sistem integrat de management trafic, inclusiv dispecerat/ centru de comandă și control.*

În caietul de sarcini, ca responsabilități ale managerului de proiect/coordonator de proiect au fost enumerate următoarele:

- a. coordonarea și supervizarea generală a întregului conținut al documentației tehnico-economice proiectului;
- b. elaborarea și semnarea documentelor tehnico-economice necesare și în legătură cu obiectivul de investiții;
- c. verificarea în timpul execuției lucrării a conformității acesteia cu autorizația de construcție emisă.
- d. coordonarea echipei de experți implicați în realizarea contractului;
- e. reprezentarea Contractantului în relația cu Autoritatea Contractantă și cu alte instituții interesate în realizarea documentației tehnico-economice (avizatori, organism finanțator etc.).

Contrar susținerilor contestatoarei, faptul că managerul de proiect are responsabilitatea de a realiza și implementa proiecte la nivel operațional nu înseamnă că, raportat la activitățile mai sus descrise pe care le va desfășura în cadrul contractului, nu este necesar să aibă experiență similară în proiecte de tipul celor pentru care s-a organizat procedura, pentru ca achizițtoarea să se asigure că are cunoștințe în domeniul contractului.

În fișa de date a achiziției, la cap. II.2.4 Descrierea achiziției publice

(natura și cantitatea lucrărilor, produselor sau serviciilor sau o mențiune privind nevoile și cerințele) s-au precizat următoarele:

Serviciile solicitate pentru proiectul "Modernizarea infrastructurii de transport public pe coridorul de mobilitate urbană Vestic al, cod SMIS 126026", sunt:

1. Realizarea unui studiu de semaforizare și studiu de capacitate pentru toate intersecțiile pentru care se propune implementarea sistemului de management integrat al traficului, în conformitate cu prevederile normativului AND600/2015, reactualizat. și 2. Elaborarea Proiectului tehnic și detalii de execuție: Proiectul tehnic de execuție elaborat de operatorul economic contractat va respecta prevederile legislației în vigoare privind conținutul – cadru al documentațiilor tehnico – economice faza PTh aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate prin fonduri nerambursabile și va fi întocmit pe baza Studiului de Fezabilitate aprobat de Autoritatea Contractantă și în acord cu soluțiile din avizele obținute la faza PAC pentru obținerea autorizației de construire, pentru toate obiectele de investiție cuprinse în

3. Asistența pe perioada derulării procedurilor de atribuire a contractului de lucrări și, după caz, în calitate de elaborator al documentației tehnice pe baza careia au fost sau vor fi licitate lucrările.

4. Asigurarea asistenței tehnice pe perioada de execuție, participarea la recepție și la elaborarea Cărții tehnice a construcției.

În caietul de sarcini, s-au prevăzut următoarele:

Prin finalizarea prezentei proceduri de achiziție se urmărește semnarea unui contract de prestări servicii pentru elaborarea unei documentații tehnico-economice aferente etapelor a III-a și a IV-a, conform art. 1, alin. (2) din Hotărârea de Guvern nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, inclusiv asistența tehnică din partea proiectantului pe perioada de execuție a lucrărilor.

Documentația tehnico-economică va urmări să detalieze obiectele de investiție cuprinse în documentația tehnico-economică, anexă la prezenta documentație de achiziție:

Studiu de fezabilitate cu elemente de DALI "Modernizarea infrastructurii de transport public pe coridorul de mobilitate urbană Vestic al "cuprinde următoarele tipuri de intervenții:

- A.1. -Infrastructură pietonală - trotuare
- A.2. - Infrastructura velo
- A.3. - Infrastructura rutiera – carosabil
- A.4. - Aliniamente de spatiu verde si vegetatie
- A.5. - Statii de imbarcare a calatorilor din transportul public local
- A.6. - Sistem informatic de management a transportului (SIMT) – compus din sistem e-ticketing, managementul flotei si sistem informare dinamica a calatorilor in statii
- A.7. - Achizitia de autobuze ecologice (alimentate cu)
- A.8. - Sisteme de management al traficului- SMT
- A.9. - Amenajare infrastructura autobaza

Faptul că autoritatea contractantă a cerut ca experiența managerului de proiect să privească o componentă de infrastructură de transport și una sistem integrat de management de trafic, în contextul în care întregul proiect are mai multe componente, între care și cele două, nu se poate susține că restricționează participarea operatorilor economici la procedură și presupune experiența managerului într-un proiect identic.

Achizitoarea era îndreptățită să solicite o experiență într-un proiect similar care să acopere și cele două componente principale, criteriile de calificare având drept scop verificarea capacității ofertanților de a îndeplini contractul. Față de sarcinile indicate în contestație pentru managerul de proiect, nu se poate susține că autoritatea contractantă este obligată să accepte în echipa de proiect un manager indiferent de experiența anterioară avută. Este dreptul achizitoarei de a se asigura că persoana în cauză a prestat anterior servicii în proiecte cu componente similare.

Se constată astfel a fi neîntemeiate criticile contestatoarei vizavi de cerințele impuse pentru managerul de proiect.

Pentru inginerul devizist, prin caietul de sarcini, s-a solicitat *implicarea in calitate de inginer CFDP devizist pentru infrastructura de transport multimodal in cadrul a minim 1 proiect similar de pregatire a proiectelor integrate de investitii ce au vizat cel putin componenta de infrastructura de transport multimodal (rutier, pietonal, transport public, piste de biciclete), o componenta de constructii civile si o componenta de sisteme informatice de tip sistem management trafic si/sau sistem de management transport in comun.*

Responsabilitățile acestui inginer definite în caietul de sarcini sunt următoarele:

- a. întocmirea devizelor pe obiect pentru toate obiectele proiectului de investitie, pe baza listelor de cantitati oferite de inginerii si arhitectii implicati in realizarea Contractului;
- b. întocmirea devizului general al investitiei;
- c. realizarea Notei explicative privind posibilele diferente intre devizul general/pe obiecte la faza SF fata de devizul general/pe obiecte la faza PT.

- d. participarea la elaborarea raspunsurilor de natura tehnica aferente eventualelor solicitari de clarificari pe parcursul procedurii de achizitie a executiei de lucrari;
- e. participarea la activitatile de asistenta tehnica pe perioada derularii executiei lucrarilor
- f. ajustarea/corectarea/corelarea devizelor pe obiect/general din documentatia tehnico-economica in conformitate cu recomandarile/obligativitatile impuse de institutiile avizatoare si/sau de institutia finantatoare.

Astfel cum a arătat și societatea contestoare, inginerul devizist va întocmi devizele pe baza informațiilor oferite de inginerii specialiști și arhitecții. Faptul că inginerul devizist nu a mai fost implicat în proiecte cu componentele solicitate de autoritatea contractantă nu înseamnă că nu poate întocmi devizele și pentru investiții de tipul celor care vor fi atribuite.

Spre deosebire de manager care are nevoie de o experiență specifică pe componentele contractului, activitatea sa fiind de coordonare a proiectului, pentru inginerul devizist este suficientă experiența în proiecte de investiții, indiferent de componentele avute de proiect, astfel încât să se asigure o cât mai largă participare a operatorilor economici la procedură. Prin urmare, este necesară eliminarea componentelor impuse pentru proiectul de experiență similară.

Relativ la susținerea contestatoarei că există un singur operator economic care poate oferta servicii pentru proiecte precum cel în cauză, o astfel de dovadă nu a fost făcută.

În ce privește experții: expert semnalizare rutieră, expert coordonator componenta sisteme de management trafic, expert managementul traficului, expert autovehicule rutiere și sistem integrat de management de transport public, Consiliul constată că nu au fost formulate critici, fiind făcută doar afirmația de către petentă că înțelege să conteste modalitatea de formulare a cerinței de experiență specifică și pentru acești experți.

În considerarea celor prezentate, se constată că este necesară modificarea documentației de atribuire de către autoritatea contractantă.

Putând fi dispuse măsuri de remediere în sensul celor de mai sus, capătul subsidiar de cerere privind anularea procedurii va fi respins ca nefondat.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,
CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, pentru

considerentele evocate în motivarea prezentei, admite, în parte, contestația formulată de, în contradictoriu cu, și obligă autoritatea contractantă la modificarea documentației de atribuire în sensul celor prevăzute în motivare, în termen de 15 zile de la primirea deciziei. Modificările vor fi aduse la cunoștința operatorilor economici prin publicarea lor în SEAP, în cadrul aceluiași termen.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondat capătul de cerere privind anularea întregii proceduri.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți. Împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

.....

Redactată în 4 exemplare, conține 14 pagini