

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) 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, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația cu nr. 143+144/28.02.2025, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 13149/03.03.2025, formulată de către societatea ... SRL, cu sediul social în ..., înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., CUI ..., reprezentată legal prin administrator și convențional prin ..., cu sediul profesional și procesual ales în ..., împotriva documentației procedurii de achiziție sectorială inițiată de către ..., cu sediul în ..., în calitate de entitate contractantă, desfășurată prin Licitatie deschisă, privind atribuirea contractului de lucrări având ca obiect „...”, împărțită pe loturi, cod CPV 45234100-7 Lucrări de construcții de cai ferate (Rev. 2), anunț de participare nr. .../18.02.2025, s-au solicitat:

1) suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației;

2) modificarea documentației de achiziție privind *capitolul "III.1.3) Capacitatea tehnica și profesională - Criteriile de selecție enunțate în documentele achiziției: Lista și descriere succintă a criteriilor de selecție:"* din anunțul de participare și Fișa de Achiziție referitoare la *„Nivel(uri) minim(e) al (e) standardelor care ar-putea fi impuse: Experiența similară pentru proiectare:"* din:

„Servicii similare acceptate: proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/podețe/pasaje/viaducte feroviare, proiectare lucrări de infrastructura și suprastructura feroviară, proiectare lucrări de reparații curente/reparații capitale" în:

„Servicii similare acceptate: proiectare lucrări de artă/structuri - execuție de lucrări noi sau reparații capitale la poduri/podețe/pasaje/viaducte feroviare" pentru Lot 1; Lot 4 și Lot 6, și în

„Servicii similare acceptate: proiectare lucrări de artă/structuri - execuție de lucrări noi sau reparații capitale la tunele" pentru Lot 2 ; Lot 3 și Lot 5.

3) modificarea documentației de atribuire la pag. 18 din anunțului de atribuire și documentele subsecvente (Fișa de date etc) din forma publicată;

„Calificările profesionale ale operatorului economic:

Operatorii economici ce depun oferta trebuie să facă dovada că dețin Autorizație de furnizor feroviar însoțită de acordurile tehnice feroviare, în conformitate cu prevederile art. 1 alin. 1 și 2 din OMT290/2000 privind admiterea tehnică a produselor/serviciilor destinate a fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant pentru transportul feroviar și cu metroul și a HG 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române (art. 1 alin. 2) sau echivalentul din țara ofertantului, valabile la data prezentării, pentru categoriile de servicii/lucrări feroviare critice: Proiectare și consultanța în domeniul infrastructurii feroviare (lucrări de artă, lucrări de instalații feroviare SCB- BLA, TTR și LC); Lucrările vor fi realizate numai de firme ce dețin acordurile tehnice feroviare și autorizații de furnizorii feroviar eliberate de AFER, pentru:

-construcții/reparații de cale ferată-construcții/reparații lucrări de artă-construcție calea fără joante și sudarea șinelor-construcții-montaj / reparații instalații feroviare SCB-construcții-montaj / reparații instalații 1FTE, ELF, TT" în:

"Calificările profesionale ale operatorului economic:

Operatorii economici ce depun oferta trebuie să facă dovada că dețin Autorizație de furnizor feroviar însoțită de acordurile tehnice feroviare, în conformitate cu prevederile art. 1 alin. 1 și alin. 2 din OMT 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor/serviciilor destinate a fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant pentru transportul feroviar și cu metroul și a H.G. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române (art. 1 alin. 2) sau echivalentul din țara ofertantului, valabile la data prezentării, pentru categoriile de servicii/lucrări feroviare critice: Proiectare și consultanța în domeniul infrastructurii feroviare (lucrări de artă, lucrări de instalații feroviare SCB- BLA, TTR și LC); Lucrările vor fi realizate numai de firme ce dețin acordurile tehnice feroviare și autorizații de furnizorii feroviar eliberate de AFER, pentru:

- Construcții, modernizări, consolidări, reabilitări tunele de cale ferată pentru Lot 2 ; Lot 3 și Lot 5.

- Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată pentru Lot 1; Lot 4 și Lot 6.

- Construcție calea fără joante și sudarea șinelor

- Construcții-montaj/reparații instalații feroviare SCB

- Construcții-montaj/reparații instalații IFTE, ELF, TT".

Asupra capătului de cerere privind suspendarea procedurii de atribuire, solicitată de către contestatoarea ... SRL, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr. 936/C6/657 din 10.03.2025, în sensul respingerii ei ca nefondată.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

În luarea deciziei asupra
cauzei de față,

Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor
reține următoarele:

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația cu nr. 143+144/28.02.2025, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 13149/03.03.2025, prin care societatea ... SRL critică documentația procedurii de atribuire, solicitând cele menționate în partea introductivă.

I. Prin scurt, prin expunerea situației de fapt, contestatoarea relevă că achiziția sectorială în cauză este împărțită în 6 loturi, astfel:

> Lotul 1 - ..., având o valoare cuprinsă în intervalul între: 7.056.800,2 RON și 7.809.025,37 RON.

> Lotul 2 - ..., având o valoare cuprinsă în intervalul între: 5.468.0363,3 RON și 60.465.158,53 RON.

> Lotul 3 - ... având o valoare cuprinsă în intervalul între: 16.115.579,36 RON și 17.816.177,24 RON.

> Lotul 4 - ..., având o valoare cuprinsă în intervalul între: 13.198.227,37 RON și 14.585.404,73 RON.

> Lotul 5 - ... având o valoare cuprinsă în intervalul între: 17.522.181,9 RON și 19.374.040,3 RON.

> Lotul 6 - ..., având o valoare cuprinsă în intervalul între: 25.352.622,55 RON și 28.017.585,3 RON.

II. În motivare, aduce următoarele critici „criteriului de atribuire privind experiența similară:

(i) nu respectă criteriul proporționalității prin raportare la obiectul contractului de achiziție prevăzut de art. 185 alin. 5 din Legea nr. 99/2016 și de asemenea

(ii) acest criteriu nu are legătură cu obiectul contractului sectorial, condiție prevăzută de același articol,

(iii) criteriul nu este adecvat pentru a forma convingerea autorității contractante cu privire la capacitatea ofertantului de a executa contractul ce urmează a fi atribuit, condiție prevăzută de art. 185 alin. 3 din Legea nr. 99/2016.”

În susținere, prezintă argumente de natură tehnică în ceea ce privește clasificarea lucrărilor de construcții feroviare, realizată după următoarele acte normative: Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 290/2000; Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții (...); Normativul P100/2013, care prevede reguli tehnice detaliate referitoare la modul în care trebuie

să fie proiectate și realizate construcțiile în scopul asigurării unei bune comportări a acestora în cazul unui cutremur, respectiv: I-esențială, II-pericol major, III-obișnuită, IV- redusă; Lista produselor, lucrărilor și serviciilor feroviare critice și încadrarea acestora în clasa de risc din 03.08.2023 aprobată de Autoritatea Feroviara Română AFER („Lista claselor de risc”).

Contestatoarea menționează că, în conformitate cu Ordinul nr. 290/2000, prin produs feroviar critic se înțelege atât produsele cât și serviciile pentru transportul feroviar care pot influența siguranța circulației și securitatea transporturilor, calitatea serviciilor de transport, sănătatea oamenilor sau protecția mediului (art. 1).

Astfel, în opinia sa, în funcție de gravitatea consecințelor datorate unor potențiale defectări cu implicații în siguranța circulației și securitatea transporturilor, produsele feroviare se clasifică în mai multe clase de risc.

În ierarhia claselor de risc, clasa IA este formată din produse feroviare a căror defectare antrenează o pierdere a siguranței și securității transporturilor, comportând următoarele riscuri: (i) risc de accident feroviar, care poate să cauzeze răni corporale personalului feroviar sau pasagerilor; (ii) risc de distrugere majoră a echipamentelor feroviare sau a mărfurilor transportate, astfel cum reiese din art. 9 din Norma privind omologarea tehnică a produselor și/sau serviciilor din transportul feroviar, anexă la Ordinul nr. 290/2000.

Produsele feroviare din clasa de risc IA sunt considerate produse feroviare critice, pentru a căror utilizare/furnizare sunt obligatorii autorizarea furnizorilor și omologarea lor tehnică feroviară. Clasa de risc a unui produs feroviar critic se stabilește de către AFER (conform art. 10).

Ordinul nr. 290/2000 se coroborează cu Lista produselor, lucrărilor și serviciilor feroviare critice și încadrarea acestora în clasa de risc aprobată de AFER, Capitolul C, din care rezultă că lucrările, serviciile și produsele destinate domeniului infrastructurii feroviare se încadrează în clasa de risc IA.

Autoarea contestației precizează că în vederea realizării proiectului specific de lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată, au fost urmărite de către entitatea contractantă o serie de obiective generale precum:

- (i) *îmbunătățirea siguranței traficului feroviar pe rețeaua de cale ferată,*
- (ii) *diminuarea efectelor adverse asupra mediului,*
- (iii) *deplasarea în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor, eliminarea și reducerea costurilor generate de accidente și incidentele feroviare,*
- (iv) *creșterea eficienței activității de operare și întreținere a rețelei de cale ferată din România,*

(v) *eliminarea riscurilor sau restricțiilor asociate, cum ar fi: restricții de viteză, de tonaj, limitări de viteză, limitări de gabarit, riscuri de inundații,*

îmbunătățiri ce vor contribui la eficiența și siguranța întregului sistem feroviar.

Potrivit normelor legale precizate mai sus, podurile și tunelele sunt încadrate în clasa de risc IA, în funcție de mai multe criterii:

i) Podurile sunt structuri esențiale, care pot face parte din rețele de transport rutier, feroviar sau pietonal, iar evaluarea riscurilor la cutremur este crucială pentru siguranța utilizatorilor.

Podurile de importanță mare (de exemplu: autostrăzi sau poduri care fac legătură între regiuni importante) sunt, în general, încadrate în clasa de risc IA, având cerințe specifice pentru rezistența structurală și protecția împotriva seismelor.

ii) Tunelele sunt de asemenea structuri critice, iar clasificarea lor se face în funcție de natura acestora (spre exemplu: de transport rutier, feroviar, subterane pentru utilități etc.) și de importanță acestora.

Contestatoare menționează că tunelele de transport (rutier sau feroviar), care sunt esențiale pentru fluxul de trafic și care pot afecta zone extinse în caz de prăbușire, sunt încadrate, de asemenea, în clasa IA, având cerințe de rezistență la seisme moderate și măsuri de protecție, astfel cum reiese din Lista claselor de risc.

Considerând extrem de importante pentru obiectivele ce urmează a fi reabilitate și care formează obiectul procedurii de achiziție, critica sa se referă în special la modalitatea în care entitatea contractantă a ales să selecteze operatorul economic ce va realiza lucrările de reabilitare la structurile critice și esențiale ale sistemului feroviar.

Astfel, deși structurile ce urmează a fi reabilitate sunt încadrate în clase de risc semnificativ de importanță majoră pentru infrastructura feroviară, fiind critice și esențiale pentru siguranța traficului feroviar, contestatoarea susține că entitatea contractantă se „mulțumește” ca experiența similară a viitorului operator selectat să fie numai în executarea de lucrări de reparații curente sau capitale, (spre exemplu, lucrări de pietruire), astfel cum reiese din documentația de atribuire.

În opinia sa, entitatea acceptă experiența unor operatori care au realizat lucrări de reparații curente sau capitale, inclusiv reparații de clădiri, lucrări care, conform criteriilor stabilite, sunt încadrate în clasa de risc 2A, inferioare celor din clasa IA.

De asemenea, susține că reparațiile curente pot include chiar și reparația clădirilor aparținând Ministerului Transporturilor, având în vedere că infrastructura feroviară include și aceste construcții. Ca exemplu, arată că în cazul în care un operator a efectuat lucrări de reparații curente sau capitale la o gară feroviară, acesta ar putea să participe la prezenta procedura pentru reabilitarea tunelurilor, bazându-se pe experiența dobândită în lucrările de reparații la infrastructura

feroviară, în condițiile în care această diferență între tipurile de lucrări efectuate are implicații majore.

Mai menționează că tot în categoria reparațiilor curente intră și lucrările privind zugrăvelile, care în mod categoric sunt lucrări inferioare ca și grad de dificultate și importanță și nu pot constitui experiență similară pentru a putea participa la o astfel de procedură de achiziție.

Așadar, categoria reparațiilor curente și a reparațiilor capitale, prevăzută de entitatea contractantă în cadrul standardelor impuse privind serviciile similare acceptate, sunt la o categorie inferioară față de lucrările privind poduri și tunele, care trebuie să fie executate la un standard superior.

Cu referire la definirea corectă a necesităților entității contractante și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească criteriile privind capacitatea operatorilor economici, contestatoarele face referire la *„Ghidul de bune practici în domeniul achizițiilor publice”*, potrivit căruia, *cerințele cu privire la criteriile de calificare (inclusiv experiența similară) trebuie formulate cu luarea în considerare a naturii și complexității contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit – pag 48 și, specificațiile tehnice trebuie să redea cerințe, prescripții, caracteristici de natura tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante – pag. 51.*

Inclusiv potrivit art. 3 alin. 1) lit. rr) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sunt prevăzute criteriile după care sunt stabilite specificațiile tehnice în cadrul unei achiziții publice, arată autoarele.

În susținerea criticilor sale, invocă și citează art. 96 din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, precum și art. 185 alin. (3) din același act normativ, față de care, afirmă că entitatea contractantă poate solicita doar criterii legate de capacitatea necesară pentru a demonstra că un candidat sau ofertant are aptitudinile și resursele necesare pentru a executa contractul sectorial sau acordul-cadru. Aceste criterii trebuie să vizeze activitatea profesională, situația economică și financiară, și în special competențele tehnice și profesionale ale ofertantului.

De asemenea, mai face trimitere la prevederile art. 191 alin. (3) din Legea nr. 99/2016, subliniind importanța evaluării complete a ofertanților, pentru a asigura ca aceștia au capacitatea de a executa lucrările sau serviciile solicitate la standardele necesare, având în vedere complexitatea și cerințele tehnice ale contractului.

Concluzionând, apreciază că cerințele prevăzute în documentația de atribuire nu respectă criteriul proporționalității prin raportare la obiectul contractului, aducând ca argument în plus și art. 35 alin. (3) din Normele Metodologice din 2016, citând: *„(...) în cazul procedurilor de atribuire a contractelor sectoriale/acordurilor-cadru de servicii sau de lucrări ori a contractelor sectoriale/acordurilor- cadru de produse care necesită*

lucrări sau operațiuni de amplasare sau instalare, capacitatea profesională a operatorilor economici de a presta serviciile sau de a executa lucrarea sau operațiunile de instalare poate fi evaluată în funcție de aptitudinile, competențele, eficiența, experiența și potențialul acestora".

O altă critică adusă documentației de atribuire se referă la faptul că experiența similară, astfel cum a fost concepută de către entitatea contractantă, nu asigură o evaluare corectă întrucât nu reflectă nici potențialul și nici competențele operatorilor economici participanți la procedura de achiziție publică.

În acest sens, autoarea menționează că un alt aspect deosebit de important este cel referitor la cerința de a deține agrementări tehnice feroviare și autorizații de furnizori feroviar eliberate de Autoritatea Feroviara Română (denumită în continuare „A.F.E.R.”) pentru execuție lucrări construcții/reparații lucrări de artă.

În opinia sa, noțiunea „*Lucrări de artă*” nu este precisă având un caracter general, întrucât în cadrul Listei produselor, lucrărilor și serviciilor feroviare critice și încadrarea acestora în clasa de risc A.F.E.R. (Lista claselor de risc] există în Capitolul - C denumit Lucrări, servicii și produse destinate domeniului infrastructurii feroviare, un subcapitol întreg intitulat „*Lucrări de artă și terasamente*” care cuprinde 17 tipuri distincte de agremente tehnice.

Afirmă că există multiple categorii de agremente tehnice, acreditările fiind acordate doar pentru anumite categorii specifice, conform "Capitolului C" menționat, susținând că acreditarea nu se acordă pentru toate tipurile de lucrări în mod general, ci pentru o anumită categorie specifică, iar pentru fiecare agrement este stabilită și clasa de risc în care se încadrează.

Contestatoarea precizează că agrementele tehnice sunt documente speciale, netransmisibile, gestionate de A.F.E.R., asigurându-se astfel conformitatea și calitatea acestora pe termen lung, iar evidența produselor/serviciilor feroviare critice pentru care se eliberează agremente tehnice, repartizate pe furnizori, se ține de către A.F.E.R. în Registrul agrementelor tehnice.

De asemenea, potrivit art. 4 din Norma privind acordarea de agremente tehnice feroviare în transportul feroviar cu metroul din 13.04.2000, agrementul tehnic se eliberează pentru un număr limitat de produse feroviare critice.

În opinia sa, aceste agremente sunt necesare pentru produsele și serviciile care influențează siguranța circulației, securitatea transporturilor și protecția mediului, iar procesul de acordare a acestora se bazează pe teste și verificări riguroase.

Și pe acest aspect, precizează că, în documentație, ar trebui să fie menționată și necesitatea deținerii de către ofertanți a agrementelor pentru: „*Construcții, modernizări, consolidări, reabilitări tunele de cale*

ferată", și pentru „Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată”, în opinia sa, fiind relevante pentru obiectul contractului (execuție lucrări).

Cu referire la acorduri, societatea contestatoare face referire la faptul că AFER a eliberat acorduri tehnice valabile pentru un număr de 19 companii din România și străinătate, inclusiv Turcia, Spania, Polonia, Italia, ceea ce înseamnă că numai un anumit număr de companii dețin acordurile necesare pentru a putea participa, singure sau împreună cu alți operatori economici, la procedură.

Concluzionând, apreciază că aceste criterii stabilite de către entitatea contractantă sunt mult prea extensive, în condițiile în care obiectul procedurii este unul foarte specific, iar operatorii economici ofertanți trebuie să dețină în mod real experiența similară în prestarea serviciilor și executarea lucrărilor ce formează obiectul contractului, să îndeplinească de asemenea condițiile specifice cerute în domeniul restrâns al infrastructurii feroviare și să dețină capacitatea de a participa la o astfel de procedură și de a executa ulterior contractul.

În opinia sa, prin stabilirea criteriilor în această manieră, s-ar permite participarea la procedură a unor operatori economici care nu dețin experiența aplicată în prestarea serviciilor și în executarea lucrărilor ce fac obiectul procedurii de achiziție publică, mulți operatori deținând experiența în lucrări generice de infrastructură, iar acest lucru ar pune în pericol realizarea unui astfel de proiect sau finalizarea acestuia la termen și în condiții de siguranță.

Față de toate argumentele prezentate, autoarea contestației solicită admiterea contestației așa cum a fost formulată.

În drept, art. 8 alin. (1) lit. a) și art. 10 din Legea nr. 101/2016, precum și orice dispozițiile legale invocate în contestație. Ca probe, înscrisuri. Anexează împuternicire avocațială nr. 8077991 din 28.02.2025.

Prin adresa nr. 13851/657/C6/04.03.2025, C.N.S.C. solicită contestatoarei constituirea cauțiunii în cuantum de 2.000.000,00 lei și transmiterea recipisei la dosarul cauzei.

Prin adresa înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 14172/05.03.2025, contestatoarea depune în original recipisa de consemnare a cauțiunii cu nr. 211104578/1 din 04.03.2025, eliberată de CEC Bank – sucursala Sibiu, în sumă de 220.000,00 lei, precizând că suma a fost consemnată în conformitate cu dispozițiile art. 61¹ lit. b) din Legea nr. 101/2016, iar procedura se află în faza de dinaintea termenului de depunere a ofertelor.

Prin adresa nr. 14330/657/C6/05.03.2025, constatând o eroare, Consiliul a revenit asupra adresei nr. 13851/657/C6/04.03.2025, solicitând contestatoarei completarea cuantumului cauțiunii pentru Loturile 1, 2, 3, 4, 5 și 6 până la concurența sumei de 580.000,00 lei, în temeiul dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) și (2¹) din Legea nr. 101/2016, în

termen de maximum 5 zile de la sesizarea Consiliului, valoarea cauțiunii fiind stabilită prin raportare la valoarea estimată a fiecărui lot contestat, fiind astfel formată din: LOT 1-35.000,00 lei + LOT 2-220.000,00 lei + LOT 3-35.000,00 lei + LOT 4-35.000,00 lei + LOT 5-35.000,00 lei + LOT 6-220.000,00 lei.

Prin adresa cu nr. 159/06.03.2025, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 14815/07.03.2025, ... SRL a depus, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211110853/1 din data de 06.03.2025, eliberată de CEC BANK - Sucursala Sibiu, în sumă de 360.000,00 lei.

Prin adresa cu nr. 112/330/06.03.2025, entitatea contractantă înaintează „*punct de vedere*”, solicitând respingerea contestației ca nefondată, din considerentele expuse în continuare.

1. În ceea ce privește modificarea serviciilor acceptate ca fiind similare, entitatea contractantă susține că serviciile ce urmează a fi prestate, conform Studiului de fezabilitate, nu presupun proiectarea și construirea unor poduri, podețe și tuneluri de cale ferată ci proiectarea și execuția unor lucrări de reabilitare a acestora, astfel complexitatea contractului este una normală, nu ridicată așa cum susține operatorul economic.

În categoria serviciilor similare acceptate, respectiv proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/ podețe/ pasaje/ viaducte feroviare, proiectare lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară, proiectare lucrări de reparații curente/reparații capitale, nu sunt cuprinse servicii de proiectare aferente lucrărilor de reparații la clădiri, zugrăveli așa cum susține contestatarul, nu sunt cuprinse servicii/lucrări inferioare din punct de vedere al complexității ci sunt cuprinse servicii/lucrări cel puțin egale ca nivel de dificultate cât și superioare (proiectarea unor lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară este superioară unor servicii de proiectare unor lucrări pentru reabilitarea unor poduri/podețe/tuneluri de cale ferată, aceasta presupunând totalitatea lucrărilor în construcția unei cai ferate).

Referitor la susținerea contestatoarei potrivit căreia entitatea contractantă se „*mulțumește*” ca operatorii economici să dețină experiența similară și numai în executarea lucrărilor de reparații curente sau capitale exemplificând „*lucrări de pietruire*”, entitatea menționează că, în cadrul reparației curente, se înlocuiește suprastructura căii ferate (piatra spartă, cadru șină-traverse), iar reparația capitală este superioară reparației curente fiind incluse și lucrări de infrastructură (lucrări de infrastructură și suprastructură).

De asemenea, afirmă că reparațiile curente și capitale sunt încadrate în clasa de risc IA pentru care operatorii economici trebuie să dețină Autorizații și Acorduri eliberate de AFER.

Totodată, precizează că, pentru a evita o executare defectuoasă a contractului, operatorii economici trebuie să dețină anumit personal pentru realizarea proiectului și execuția lucrărilor, aceștia făcând partea

din categoria experților cheie ce vor fi evaluați în cadrul criteriului de atribuire *"cel mai bun raport calitate-preț"*.

Entitatea contractantă susține că autoarea contestației solicită modificarea serviciilor similare acceptate ca experiență similară în acceptarea unor servicii identice având ca rezultat final restrângerea concurenței, fapt ce contravine legislației în vigoare și interesului entității contractante de a avea o concurență în cadrul procedurii, citând în acest sens din Instrucțiunea ANAP, art. 5, care prevede: *„Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului”*.

2. În ceea ce privește modificarea din fișa de date, cap. III. 1.3 *Capacitatea tehnică și profesională*, a cerinței nr. 2: Calificările profesionale ale operatorului economic, entitatea contractantă precizează că, având în vedere generalitatea denumirii autorizației și agrementului solicitate, respectiv *„construcții/reparații lucrări de artă”*, nu a dorit impunerea prezentării ad-litteram a autorizației/agrementului în cauză, întrucât există posibilitatea ca alți operatori economici să dețină autorizație de furnizor feroviar pentru activitatea respectivă cu denumire diferită dar pentru aceeași activitate - întocmai pentru *„construcții/reparații lucrări de artă”* însoțită de agrementele corespunzătoare.

Astfel, pentru a nu restrânge concurența, entitatea contractantă acceptă atât autorizația și agrementul tehnic propus de către contestatar, respectiv *„construcții, modernizări, consolidări, reabilitări tunele de cale ferată”* pentru lotul 2, lotul 3 și lotul 5; *„construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată”* pentru lot 1, lot 4 și lot 6, cât și alte autorizații și agremente specifice lucrărilor de artă aplicabile loturilor 1, 4 și 6, respectiv 2, 3 și 5.

De asemenea, menționează că, potrivit Studiului de fezabilitate, în cadrul loturilor 1-6, vor fi executate lucrări de suprastructură a căii ferate (montare/demontare cadru-șină transversa, buraj, profilarea prismului de piatră spartă), lucrări ce pot fi executate numai de către operatori economici autorizați AFER, astfel este obligatoriu ca operatorii economici să dețină autorizație de furnizor feroviar pentru *„construcții/reparații cai ferate”*.

În executarea contractelor, operatorii economici sunt obligați să dețină contract de asistență tehnică din partea AFER, în baza cărora aceștia sunt verificați dacă îndeplinesc condițiile pentru realizarea lucrărilor contractate cât și cu privire la materiale folosite, utilaje, personal specific pentru fiecare lucrare în parte.

Astfel, entitatea contractantă consideră nefondate și restrictive susținerile contestatoarei, apreciind că a procedat corect, fiind singura responsabilă pentru stabilirea serviciilor similare acceptate ca experiență similară.

Referitor la autorizațiile și acordurile stabilite pentru îndeplinirea contractului, entitatea contractantă precizează că acestea au fost solicitate în conformitate cu OMT 290/2000, iar modul în care au fost identificate nu restrânge accesul operatorilor economici și nici calitatea serviciilor și lucrărilor ce urmează a fi executate.

În opinia sa, modificarea documentației cu privire la experiența similară acceptată va conduce la o restrângere a concurenței.

Și în privința solicitării contestatoarei de eliminarea autorizației „*construcții/reparații cai ferate*”, aceasta nu poate fi acceptată, întrucât vor fi executate lucrări de suprastructură a căii ferate, motiv pentru care, operatorii economici trebuie să fie autorizați AFER, precizează entitatea contractantă.

În drept, invocă dispozițiile Legii nr. 99/2016, HG nr. 394/2016, Legea nr. 101/19.05.2016 precum și Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017.

Prin adresa nr. 15532/657/C6/11.03.2025, C.N.S.C. solicită entității contractante copia dosarului achiziției publice.

Prin adresa cu nr. 112/369/11.03.2025, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 9836/17.02.2025, entitatea contractantă transmite Consiliului copia dosarului achiziției publice.

Din documentele depuse la dosarul cauzei și din susținerile părților, Consiliul reține următoarele:

..., în calitate de entitate contractantă, a inițiat prin *licitație deschisă*, achiziția publică sectorială pentru atribuirea contractului de lucrări având ca obiect „...”, cod CPV 45234100-7 Lucrări de construcții de cai ferate (Rev. 2), anunț de participare nr. .../18.02.2025, împărțită pe următoarele 6 loturi:

- Lot 1 - ..., având valoarea estimată între 7.056.800,20 și 7.809.025,37 lei, fără TVA;
- Lot 2 - ..., având valoarea estimată între 54.680.363,30 și 60.465.158,53 lei, fără TVA;
- Lot 3 - ..., având valoarea estimată între 16.115.579,36 și 17.816.177,24 lei, fără TVA;
- Lot 4 - ..., având valoarea estimată între 13.198.227,37 și 14.585.404,73 lei, fără TVA;
- Lot 5 - ..., având valoarea estimată între 17.522.181,90 și 19.374.040,30 lei, fără TVA;
- Lot 6 - ..., fără TVA.

La pct. II.2.5) din cadrul anunțului de participare, autoritatea contractantă a menționat că va utiliza criteriul de atribuire „*cel mai bun raport calitate-preț*”, având următorii factori de evaluare și ponderile aferente: 40% - „*Prețul ofertei*” și 60% - „*Experiența deținută de*

expertul cheie 1: Șef echipă proiectare (maxim 10 puncte) Experiența deținută de expertul cheie 2: Expert Principal proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/podețe/tuneluri feroviare (maxim 10 puncte) Experiența deținută de expertul cheie 3: Managerul de Proiect (maxim 15 puncte) Perioada de garanție a lucrărilor (maxim 15 puncte) Metodologia de realizare a contractului și planificarea resurselor tehnice și umane în corelare cu specificul și complexitatea activităților (maxim 10 puncte) Conform Anexei la instrucțiuni pentru ofertanți.”

În urma luării la cunoștință a conținutului documentației de atribuire în cauză, societatea ... SRL a formulat contestația dedusă soluționării, precizând cele menționate în partea introductivă.

Consiliul constată că ... SRL a constituit cauțiunea în cuantumul și în termenul prevăzut la art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată că nemulțumirea societății ... SRL vizează anumite cerințe din documentația de atribuire, în ceea ce privește atribuire contractului de achiziție publică în cauză, solicitând cele redate în partea introductivă.

Astfel prima critică a societății contestatoare se referă la modul în care autoritatea contractantă a formulat cerința aferentă experienței similare.

În fișa de date a achiziției, la cap. III.1.3.a) *Capacitatea tehnica si/sau profesionala*, în ceea ce privește experiența similară se solicită:

„Loturile: 1,2,3,4,5,6

Pentru contractele de achiziție de lucrări: executarea de lucrări de tipul specificat

Modalitatea de indeplinire:

Experienta similara pentru proiectare: Lista principalelor servicii prestate si duse la bun sfarsit intr-o perioada care acopera cel ultimii 5 (cinci) ani, din care sa reiasa prestarea de servicii similare, la nivelul unui contract/mai multe contracte in valoare individuala/cumulate de minim 187.575,72 LEI fara TVA pentru lotul 1, 2.930.441,87 lei fara TVA pentru lotul 2, 862.040,37 lei fără TVA pentru lotul 3, 360.294,26 lei fără TVA pentru lotul 4, 936.532,92 lei fără TVA pentru lotul 5, 694.338,79 lei fără TVA pentru lotul 6.

Servicii similare acceptate: proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/podețe/pasaje/viaducte feroviare, proiectare lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară, proiectare lucrări de reparații curente/reparații capitale. (...).

Experienta similara pentru executie: Lista lucrarilor realizate si duse la bun sfarsit intr-o perioada care acopera cel mult ultimii 10_(zece) ani, din care sa reiasa executarea de lucrari similare, la nivelul unui contract/mai multe contracte in valoare individuala/cumulate de (...).

Prin lucrari similare se inteleg: lucrari de artă/structuri - poduri/podețe/pasaje/viaducte feroviare în principal, lucrari de constructii/

reparatii/consolidare linii CF, lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară lucrări de reparatii curente/reparatii capitale. (...)”.

În opinia contestatoarei, precizarea potrivit căreia prin servicii similare acceptate se înțelege: *„proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/ podețe/ pasaje/viaducte feroviare, proiectare lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară, proiectare lucrări de reparații curente/reparații capitale”*, respectiv prin lucrări similare se înțelege: *„lucrări de artă/structuri - poduri/ podețe/pasaje/viaducte feroviare în principal, lucrări de construcții/ reparatii/consolidare linii CF, lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară lucrări de reparatii curente/reparatii capitale”* nu corespunde nevoilor entității contractante, nefiind relevantă experiența în lucrări minore sau capitale, ci cea referitoare la lucrările de execuție a tunelurilor și podurilor de cale ferată.

Față de acest aspect, societatea contestatoare solicită modificarea cerinței în discuție, astfel:

– „Servicii similare acceptate: proiectare lucrări de artă/structuri - execuție de lucrări noi sau reparații capitale la poduri/podețe/pasaje/viaducte feroviare” pentru Lot 1; Lot 4 și Lot 6,
și în

„Servicii similare acceptate: proiectare lucrări de artă/structuri - execuție de lucrări noi sau reparații capitale la tunele” pentru Lot 2 ; Lot 3 și Lot 5.

De asemenea, societatea ... SRL afirmă că acest criteriu nu ar fi *„adecvat pentru a forma convingerea autorității contractante cu privire la capacitatea ofertantului de a executa contractul”*.

Față de aceste susțineri, Consiliul reține că obiectul contractului de achiziție publică în cauză, potrivit cap. II.1.1) din anunțul de participare nr. .../18.2.2025, este: *„... ”*.

Autoarea contestației consideră că gradul complexității solicitat prin experiența similară, raportat la acest obiect, este sub acest nivel, în opinia acesteia, categoria reparațiilor curente și a reparațiilor capitale, prevăzută de entitatea contractantă în cadrul standardelor impuse privind serviciile similare acceptate, sunt la o categorie inferioară față de lucrările privind poduri și tunele, care trebuie să fie executate la un standard superior.

Având în vedere cele prezentate anterior, Consiliul nu va reține ca întemeiate alegațiile contestatoarei potrivit căroră, așa cum a fost concepută experiența similară, de către entitate, nu s-ar asigura o evaluare corectă întrucât nu reflectă nici potențialul și nici competențele operatorilor economici participanți la procedura de achiziție publică.

În susținerea acestei concluzii, Consiliul ține seama de nevoia entității contractante, exprimată în punctul său de vedere nr. 112/330/06.03.2025, înregistrata la CNSC cu nr. 14708/06.03.2025, respectiv:

«Serviciile ce urmează a fi prestate, conform Studiului de fezabilitate, nu presupun proiectarea și construirea unor poduri, podețe și tuneluri de cale ferată ci proiectarea și execuția unor lucrări de reabilitare a acestora, astfel complexitatea contractului este una normala, nu ridicata așa cum susține operatorul economic.

În categoria serviciilor similare acceptate, respectiv proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/podețe/pasaje/viaducte feroviare, proiectare lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară, proiectare lucrări de reparații curente/reparații capitale, nu sunt cuprinse servicii de proiectare aferente lucrărilor de reparații la clădiri, zgrăveli așa cum susține contestatarul, nu sunt cuprinse servicii/lucrări inferioare din punct de vedere al complexității ci sunt cuprinse servicii/lucrări cel puțin egale ca nivel de dificultate cât și superioare (proiectarea unor lucrări de infrastructură și suprastructură feroviară este superioară unor servicii de proiectare unor lucrări pentru reabilitarea unor poduri/podețe/tuneluri de cale ferată, aceasta presupunând totalitatea lucrărilor în construcția unei cai ferate).”

De asemenea, în același punct de vedere, în ceea ce privește susținerea contestatoarei potrivit căreia entitatea s-ar „mulțumi” să accepte operatori economici care să dețină experiența similară și numai în executarea lucrărilor de reparații curente sau capitale exemplificând „lucrări de pietruire”, entitatea contractantă menționează că „în cadrul reparației curente se înlocuiește suprastructura căii ferate (piatra spartă, cadru șină-traverse), iar reparația capitală este superioară reparației curente fiind incluse și lucrări de infrastructura (lucrări de infrastructura și suprastructura)”.

Important de reținut sunt și afirmațiile entității conform cărora **„reparațiile curente și capitale sunt încadrate în clasa de risc IA pentru care operatorii economici trebuie să dețină Autorizații și Acorduri eliberate de AFER”**, respectiv că pentru a evita o executare defectuoasă a contractului, operatorii economici trebuie să dețină un anumit personal pentru realizarea proiectului și execuția lucrărilor, aceștia făcând partea din categoria experților cheie ce vor fi evaluați în cadrul criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”. Prin urmare, aceste reparații nu pot fi executate fără ca ofertanții să nu dețină autorizațiile și acordurile emise de AFER (Autoritatea Feroviară Română).

De altfel, sintagmele „servicii similare”, respectiv „lucrări similare” nu înseamnă servicii identice sau lucrări identice, ci *apropiate/ asemănătoare/ analoage*.

În concluzie, Consiliul apreciază că nu este necesară modificarea cerinței în cauză, așa cum dorește societatea contestatoare, întrucât, prin modul în care entitatea a stabilit îndeplinirea experienței similare, nu a îngrădit participarea operatorilor economici interesați, aceștia din urmă având posibilitatea de a demonstra capabilitatea efectuării serviciilor și

lucrărilor aferente contractului de achiziție publică ce urmează a fi derulat.

De reținut, pe acest aspect, este și art. 5 din Instrucțiunea ANAP nr. nr. 2/2017: „Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului”.

În aceste condiții, Consiliul stabilește că informațiile generate de către entitate sunt definitorii în justificarea modului în care aceasta a formulat cerințele aferente experienței similare, în conformitate cu dispozițiile:

- art. 185 alin. (1), (2), (3) și (5) din Legea nr. 99/2016:

„(1) Entitatea contractantă are dreptul de a aplica în cadrul procedurii de atribuire numai criterii privind capacitatea referitoare la: a) capacitatea de exercitare a activității profesionale; b) situația economică și financiară; c) capacitatea tehnică și profesională.

(2) Entitatea contractantă nu are dreptul de a impune operatorilor economici alte criterii privind capacitatea față de cele prevăzute la [alin. \(1\)](#).

(3) Entitatea contractantă stabilește numai criterii privind capacitatea care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat sau ofertant are capacitatea de exercitare a activității profesionale, situația economică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul sectorial/acordul-cadru care urmează să fie atribuit.

(5) Toate criteriile privind capacitatea, solicitate de entitatea contractantă, trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului sectorial/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia”;

- art. 191 alin. (1), (2) și (3) din Legea nr. 99/2016:

„(1) Entitatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentele achiziției criteriile privind capacitatea tehnică și profesională care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că operatorii economici dețin resursele umane și tehnice și experiența necesare pentru a executa contractul sectorial/acordul-cadru la un standard de calitate corespunzător.

(2) Criteriile privind capacitatea tehnică și profesională stabilite de entitatea contractantă pot viza în special existența unui nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut.

(3) În cazul procedurilor de atribuire a contractelor sectoriale/acordurilor-cadru de servicii sau de lucrări ori a contractelor sectoriale/acordurilor-cadru de produse care necesită lucrări sau operațiuni de amplasare sau instalare, capacitatea profesională a operatorilor economici de a presta serviciile sau de a executa lucrarea sau operațiunile de instalare poate fi evaluată în funcție de aptitudinile, competențele, eficiența, experiența și potențialul acestora”;

- art. 192 lit. a) din Legea nr. 99/2016:

„Operatorul economic face dovada îndeplinirii criteriilor privind capacitatea tehnică și profesională prin prezentarea, după caz, a unora sau mai multora dintre următoarele informații și documente:

a) o listă a lucrărilor realizate în cursul unei perioade care acoperă cel mult ultimii 5 ani, însoțită de certificate de bună execuție pentru lucrările cele mai importante; atunci când este necesar în scopul asigurării unui nivel corespunzător de concurență, entitatea contractantă poate stabili că sunt luate în considerare lucrări relevante realizate cu mai mult de 5 ani în urmă”;

- art. 35 alin. (1) din HG nr. 394/2016:

„ (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.”

Următoarea observație a societății contestatoare se referă la *„cerința de a deține acorduri tehnice feroviare și autorizații de furnizori feroviar eliberate de Autoritatea Feroviară Română (...) pentru execuție lucrări construcții/reparații lucrări de artă”*. În opinia contestatoarei, raportat la *„Capitolul C denumit Lucrări, servicii și produse destinate infrastructurii feroviare”*, acreditările sunt acordate doar pentru anumite categorii specifice, astfel că acreditarea nu se acordă pentru toate tipurile de lucrări, în mod general, ci pentru o anumită categorie specifică, iar pentru fiecare acord este stabilită și clasa de risc în care se încadrează.

Legat de acest aspect, Consiliul reține că, în fișa de date a achiziției, la cap. III.1.3 - *Capacitatea tehnică și/sau profesională*, se precizează:

„Calificările profesionale ale operatorului economic.

Operatorii economici ce depun ofertă trebuie să facă dovada că dețin Autorizație de furnizor feroviar însoțită de acordurile tehnice feroviare, în conformitate cu prevederile art. 1 alin. 1 și 2 din OMT 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor/serviciilor destinate a fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant pentru transportul feroviar și cu metroul și a HG 626/1998 privind organizarea și functionarea Autorității Feroviare România (art. 1 alin. 2) sau echivalentul din țara ofertantului, valabile la data prezentării, pentru categoriile de servicii/lucrări feroviare critice:

Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare (lucrări de artă, lucrări de instalații feroviare SCB- BLA, TTR și LC);

Lucrările vor fi realizate numai de firme ce dețin acordurile tehnice feroviare și autorizații de furnizorii feroviar eliberate de AFER, pentru:

- construcții/reparații de cale ferată*
- construcții/reparații lucrări de artă*
- construcție calea fără joante și sudarea șinelor*
- construcții-montaj / reparații instalații feroviare SCB*
- construcții-montaj / reparații instalații IFTE, ELF, TTR*

Autorizațiile și agrementele solicitate mai sus trebuie să fie valabile la data prezentării documentelor. Autorizațiile și agrementele AFER trebuie să fie valabile pe toată perioada de derulare a contractului. În caz contrar, ofertantul va depune odată cu autorizația de furnizor feroviar și Agrementul tehnic feroviar un angajament pe proprie răspundere din care să reiasă faptul că își va menține valabilitatea autorizațiilor și agrementelor AFER pe toată perioada de derulare a contractului.

Agrementele echivalente emise de organisme (similare AFER-ului) din statele în care ofertantul este stabilit, trebuie să fie recunoscute de AFER. (...)."

Față de cele expuse, societatea contestatoare solicită modificarea următoarei cerințe:

Operatorii economici ce depun ofertă trebuie să facă dovada că dețin Autorizație de furnizor feroviar însoțită de agrementele tehnice feroviare, în conformitate cu prevederile art. 1 alin. 1 și 2 din OMT 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor/serviciilor destinate a fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant pentru transportul feroviar și cu metroul și a HG 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Românie (art. 1 alin. 2) sau echivalentul din țara ofertantului, valabile la data prezentării, pentru categoriile de servicii/lucrări feroviare critice:

Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare (lucrări de artă, lucrări de instalații feroviare SCB- BLA, TTR și LC)"

în

„Operatorii economici ce depun oferta trebuie să facă dovada că dețin Autorizație de furnizor feroviar însoțită de agrementele tehnice feroviare, în conformitate cu prevederile art. 1 alin. 1 și alin. 2 din OMT 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor/serviciilor destinate a fi utilizate în activitățile de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant pentru transportul feroviar și cu metroul și a H.G. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române (art. 1 alin. 2) sau echivalentul din țara ofertantului, valabile la data prezentării, pentru categoriile de servicii/lucrări feroviare critice: Proiectare și consultanța în domeniul infrastructurii feroviare (lucrări de artă, lucrări de instalații feroviare SCB- BLA, TTR și LC); Lucrările vor fi realizate numai de firme ce dețin agrementările tehnice feroviare și autorizații de furnizorii feroviar eliberate de AFER, pentru:

- Construcții, modernizări, consolidări, reabilitări tunele de cale ferată pentru Lot 2; Lot 3 și Lot 5.

- Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată pentru Lot 1; Lot 4 și Lot 6.

- Construcție calea fără joante și sudarea șinelor

- Construcții-montaj/reparații instalații feroviare SCB

- Construcții-montaj/reparații instalații IFTE, ELF, TT".

În soluționarea acestei critici, Consiliul reține ca relevantă următoarea explicație a entității contractante:

«Având în vedere generalitatea denumirii autorizației și agrementului solicitate, respectiv „construcții/reparații lucrări de artă”,

(...) nu a dorit impunerea prezentării ad-litteram a autorizației/agrementului în cauză, întrucât există posibilitatea ca alți operatori economici să dețină autorizație de furnizor feroviar pentru activitatea respectivă cu denumire diferită dar pentru aceeași activitate - întocmai pentru "construcții/reparații lucrări de artă" însoțită de agrementele corespunzătoare.

Astfel, pentru a nu restrânge concurența, Entitatea Contractantă acceptă atât autorizația și agrementul tehnic propus de către contestatar, respectiv „construcții, modernizări, consolidări, reabilitări tunele de cale ferată” pentru lotul 2, lotul 3 și lotul 5; „construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată” pentru lot 1, lot 4 și lot 6, cât și alte autorizații și agremente specifice lucrărilor de artă aplicabile loturilor 1, 4 și 6, respectiv 2, 3 și 5.

De asemenea, conform Studiului de fezabilitate, în cadrul loturilor 1-6, vor fi executate lucrări de suprastructura a caii ferate (montare/demontare cadru-șină transversa, buraj, profilarea prismului de piatră spartă), lucrări ce pot fi executate numai de către operatori economici autorizați AFER, astfel este obligatoriu ca operatorii economici să dețină autorizație de furnizor feroviar pentru "construcții/reparații cai ferate".

În executarea contractelor, operatorii economici sunt obligați să dețină contract de asistență tehnică din partea AFER, în baza cărora aceștia sunt verificați dacă îndeplinesc condițiile pentru realizarea lucrărilor contractate cât și cu privire la materiale folosite, utilaje, personal specific pentru fiecare lucrare în parte. (...).

Referitor la autorizațiile și agrementele stabilite pentru îndeplinirea contractului, entitatea contractantă precizează ca acestea au fost solicitate în conformitate cu OMT 290/2000, iar modul în care au fost identificate nu restrânge accesul operatorilor economici și nici calitatea serviciilor și lucrărilor ce urmează a fi executate. (...)

În ceea ce privește solicitarea contestatarului de eliminarea autorizației „construcții/reparații cai ferate”, aceasta nu poate fi acceptată, întrucât vor fi executate lucrări de suprastructură a căii ferate, motiv pentru care, operatorii economici trebuie să fie autorizați AFER».

În concluzie, față de cele prezentate, Consiliul nu va admite solicitarea societății ... SRL de fi modificată cerința de mai sus, întrucât, pe de o parte, prin modul în care entitatea a formulat această cerință nu a restrâns concurența raportat la obiectul achiziției, iar, pe de altă parte, ținând seama de generalitatea denumirii autorizației și agrementului solicitate, a fost de acord inclusiv cu contestatoarea, prin afirmația: „acceptă atât autorizația și agrementul tehnic propus de către contestatar”.

De altfel, Consiliul ia în considerare și de faptul că, ulterior punctului de vedere nr. 112/330/06.03.2025, înregistrat la CNSC cu nr.

14708/ 06.03.2025, contestatoarea, deși l-a cunoscut fiind comunicat și acesteia (conform dovezilor existente la dosarul cauzei), societatea ... SRL nu a transmis argumente care să combată explicațiile entității.

Față de fapt și de drept mai sus prezentate, în temeiul art. 26 alin. (6) 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, pentru considerentele evocate în motivare, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația formulată de către societatea ... SRL, în contradictoriu cu entitatea contractantă

Pentru cele constatate,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de către ... SRL, în contradictoriu cu entitatea contractantă

Decizia este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu plângere în termen de 10 zile de la comunicare, conform dispozițiilor art. 29 din același act normativ.

Președinte,

...

Membru,

...

Membru,

...