

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. 3229/C5/3480

Data: 14.11.2024

Prin contestația datată 07.10.2024, înregistrată la CNSC cu nr. 63818/07.10.2024, formulată de SRL, cu sediul în, str. Căderea Bastiliei nr. 65, ..., înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal prin administrator și convențional prin, prin avocat coordonator și avocat asociat, cu sediul procedural ales la sediul secundar al din, str. Liveni nr. 31B, sector 4, împotriva documentației de atribuire, elaborată de, cu sediul în, județul, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul licitației deschise organizată pe loturi, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Elaborare proiect pentru autorizarea lucrărilor (PAC/DTAC), proiect tehnic pentru execuția lucrărilor (PT), asistență tehnică din partea proiectantului pe perioada executării lucrărilor și execuție lucrări pentru obiectivele de investiții: LOT 1: Implementarea sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane - etapa I, LOT 2: Implementarea sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane - etapa II”, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare/23.08.2024, cod CPV principal 45316212-4 Instalare de semafoare (Rev.2), s-au solicitat Consiliului următoarele:

- în temeiul art. 22 din Legea nr. 101/2016, suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației

- pe fondul contestației, obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire, atât pentru lotul 1, cât și pentru lotul 2, așa cum acestea rezultă din Nota privind măsurile de remediere, prin eliminarea tuturor referirilor la specificațiile tehnice din Studiul de Fezabilitate și prin eliminarea anumitor specificații cuprinse în finalul Notei privind măsurile de remediere, ce favorizează un anumit producător.

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

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

Consiliul a fost sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care SRL critică, susținând că, prin măsurile adoptate, autoritatea contractantă a eliminat menționarea denumirii unei soluții software și hardware specifice unui producător, însă a înlocuit aceste mențiuni cu referiri la specificațiile tehnice din cuprinsul Studiului de fezabilitate, specificații tehnice ce indică, în mod indirect, același produs/producător.

Astfel în ceea ce privește fișele tehnice, prin măsurile de remediere s-a dispus:

Eliminarea oricărei menționări a denumirii unei soluții software și hardware specifice unui producător. Prin urmare, se modifică fișele tehnice nr. 20 și 21 pentru LOT 1 și LOT 2, după cum urmează:

Pentru echipamentul Automat de comanda 4, 8, 12, 16, 20 semafoare independente, la pct. 4 - Documente însoțitoare - Cerințe minime. Automatul de comandă trebuie să fie compatibil cu un sistem de management al traficului bazat pe un software corespunzător specificațiilor tehnice din Studiul de fezabilitate aprobate potrivit legii.

Fișa tehnică nr. 20 Licența - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe un software care să fie capabil să integreze și automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat.

Fișa tehnică nr. 21 Licența - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe un software care să fie capabil să integreze și automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat.

În ceea ce privește listele de cantități și F4 prin măsurile de remediere Autoritatea contractantă a dispus:

Se modifică listele de cantități și F4, după cum urmează:

„Camera de comanda - F4 LISTA cu cantitățile de utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv dotări și active necorporale

Licența 1 buc. - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe un sistem de software ofertat capabil să integreze toate automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat.

Licența 1 buc - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe

sistemul de software oferat capabil să integreze toate automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat”.

Contestatoarea face precizarea expresă cu privire la faptul că în sunt și respectiv au fost finalizate obiective implementate pe fonduri europene sau alte surse legal constituite, care sunt în perioada de garanție de bună execuție și care nu au fost incluse în studiul de fezabilitate pentru înlocuire și nu sunt necesare a fi înlocuite. Acesta este motivul pentru care sistemele de semaforizare existente deja se păstrează și se integrează în noul sistem implementat.

Așa cum a menționat, în cuprinsul Studiului de Fezabilitate, parte a documentației de atribuite, sunt păstrate referirile la un anumit producător pentru soluțiile software și hardware și, de asemenea, sunt indicate specificațiile tehnice specifice produselor aceluiași producător, aspecte ce contravin Deciziei CNSC.

Cu titlu de exemplu, contestatoarea dorește să se aibă în vedere următoarele extrase din Studiul de Fezabilitate:

„2. SF Implementare sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane etapa 1.pdf”, pagina 102 și

„2. SF Implementare sistem de management - etapa 2.pdf”, pagina 116

„Controler de semafor RS4S

1. Controlerul trebuie să aibă un ecran tactil de cel puțin 4,3 "LCD care să permită cel puțin:

- control manual,

- comutare de fază,

- afișare în timp real a diagramei de bare” și site-ul producătorului automatului solicitat în cadrul Studiului de Fezabilitate:
<https://www.cross-traffic.com/en/traffic-light-controllers/>.

Cerința existenței unui ecran tactil de cel puțin 4,3 "LCD reprezintă o specificație tehnică care caracterizează produsul furnizat de un anumit operator economic, iar nu o cerință funcțională sau de performanță, fiind încălcate astfel prevederile legale.

De asemenea, din Studiul de Fezabilitate

„2. SF Implementare sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane - etapa 1.pdf”, paginile 177-178.

„4.2.4. CENTRU DE CONTROL AL TRAFICULUI COMPLET EDAPTIVA

Centrul de control al traficului eDaptiva oferă funcții de monitorizare, supraveghere și control al traficului. CROSS oferă un software de management al traficului de ultimă generație - un centru multifuncțional pentru managementul traficului urban.

eDaptiva oferă funcții de monitorizare, control și supraveghere adaptivă, precum și funcții de generare de statistici. Funcțiile sale răspund cerințelor diverse ale zonelor urbane mici, medii și mari.

Gestionarea strategică a intersecțiilor de către eDaptiva facilitează și sporește confortul călătoriilor urbane.

eDaptiva este platforma optimă pentru gestionarea modernă și eficientă a traficului în zonele urbane și dispune de o arhitectură modulară și deschisă, pregătită pentru interacțiunea cu sisteme și software de la terți, ceea ce reprezintă cel mai important aspect al implementării unei soluții ITS complete într-o infrastructură urbană existentă.

4.2.4.1. DESCRIEREA FUNCȚIILOR ȘI PARAMETRILOR DE BAZĂ

- *pot fi conectate peste 1.000 de controlere pentru fiecare soluție de transport de servere;*
- *rată de recuperare a datelor de 1000 ms;*
- *Monitorizare online în timp real a intersecțiilor - datele în timp real ale planului de semnalizare și ale controlerului SSZ pot fi monitorizate în mai multe ferestre independente;*
- *Configurați drepturile și rolurile utilizatorilor;*
- *Interfață deschisă/funcționalitate plug-in pentru a monitoriza alte aplicații ITS sau chiar un controler terț;*
- *Protocol OCIT-O V3.0;*
- *Protocole directe cu părți terțe;*
- *Capacitate de control pe mai multe niveluri;*
- *Programator de evenimente;*
- *Instrumente de control manual ,*
- *Setări de preferințe pentru VIP (vehicule ale sistemului integrat de salvare) și transport public;*
- *Interfață pentru comunicarea cu terți - API;*
- *Monitorizarea procesului de control;*
- *Monitorizare multiregională și regională;*
- *Vizualizare pe hartă;*
- *Vizualizare regională;*
 - *Privire de ansamblu a grupurilor coordonate;*
 - *Monitorizare de bază sau avansată a stării” și site-ul producătorului aplicației solicitate eDaptiva <https://www.cross-traffic.com/en/software-solutions/>.*

Este evident că măsurile de remediere adoptate de către autoritatea contractantă rezolvă doar o problemă de formă, nu una de fond, în condițiile în care, în forma revizuită, documentația de atribuire nu mai face referire directă la un anumit produs/anumit producător, însă prin specificațiile tehnice inserate, în mod indirect, este favorizat același producător și același produs, impunându-se achiziția automatelor CROSS RS 4S, precum și achiziția aplicației software CROSS eDaptiva.

De asemenea, este de reținut și faptul că, potrivit prevederilor HG nr. 907/2016, studiul de fezabilitate nu trebuie să conțină specificații tehnice, ci acesta trebuie să identifice, să facă referire doar la funcționalități, necesare pentru realizarea obiectivului de investiții.

Ca atare, este necesară eliminarea din Documentația de atribuire a oricăror referiri la specificații tehnice cuprinse în Studiul de Fezabilitate, acestea făcând trimitere expresă la soluții software hardware specifice unui anumit producător, contrar celor dispuse de către CNSC prin Decizia nr. 2569/11.09.2024. Documentația trebuie să se raporteze cel mult la funcționalități descrise în Studiul de fezabilitate și nicidecum la Specificații tehnice care fac trimitere la un anumit produs/producător.

Contestatoare redă un tabel cu diferențele ce ar trebui să existe între specificațiile tehnice și funcționalități, de unde se poate clar observa că, prin specificațiile tehnice descrise în SF autoritatea contractantă favorizează un anumit producător.

FUNCTİONALITĂȚI DESCRISE ÎN CADRUL STUDIULUI DE FEZABILITATE	SPECIFICAȚII TEHNICE DESCRISE ÎN CADRUL STUDIULUI DE FEZABILITATE
De la pagina 101 pana la pagina 105 pentru Lot 1 si de la pagina 115 pana la pagina 119 pentru Lot 2: Automatul de dirijare a traficului rutier (ADC) În prezent, în în cadrul Sistemului de semaforizare al traficului funcționează echipamente dotate cu echipamente de infrastructura adaptate pentru platforma cu care toate echipamentele ofertate trebuie sa se integreze complet. Astfel, ADC-urile ce vor fi achiziționate, trebuie sa fie compatibile 100% cu Sistemul de Management al Traficului, platforma (...), asigurând integral toate funcțiunile. Deasemenea, ADC-urile trebuie sa permită recepționarea si executarea de comenzi start/stop de la un dispozitiv extern, (...) separat pentru fiecare din semafoarele independente programate. În acest scop fiecare ofertant trebuie sa facă dovada că deține un expert atestat (...) certificat de către producătorul platformei (...) și care va avea următoarele responsabilități: - să ofere suport pentru integrare la solicitarea Autorității Contractante. Neprezentarea expertului în teren pentru demonstrarea compatibilității și realizarea	De la pagina 101 pana la pagina 105 pentru Lot 1 si de la pagina 115 pana la pagina 119 pentru Lot 2: Automatul de dirijare a traficului rutier (ADC) În prezent, in in cadrul Sistemului de semaforizare al traficului funcționează echipamente dotate cu echipamente de infrastructura adaptate pentru platforma Platforma Invipo/eAdaptiva/Ftow Insights detection cu care toate echipamentele ofertate trebuie sa se integreze complet. Astfel, ADC-urile ce vor fi achiziționate, trebuie sa fie compatibile 100% cu Sistemul de Management al Traficului, platforma Platforma Invipo/eDaptiva, asigurând integral toate funcțiunile. Deasemenea, ADC-urile trebuie sa permită recepționarea și executarea de comenzi start/stop de la un dispozitiv extern, prin comunicație seriala sau TCP/IP, separat pentru fiecare din semafoarele independente programate. În acest scop fiecare ofertant trebuie sa facă dovada ca deține un expert atestat Platforma Invipo/eDaptiva certificat de către producătorul platformei Platforma Invipo/eAdaptiva și care va avea următoarele responsabilități: - să ofere suport pentru integrare la solicitarea Autorității Contractante. Neprezentarea expertului în teren pentru demonstrarea compatibilității și realizarea serviciilor de integrare precum și

serviciilor de integrare precum și nerealizarea integrării efectiva dintre ADC-urile ofertate și Sistemul de Management al Traficului platforma duce în mod automat, fără intervenția altei autorități, conduce la rezilierea imediată a contractului. Controler de semafor (...) 1. Controlerul trebuie (...) să permită cel puțin: - control manual, - comutare de fază, - afișare în timp real a diagramei de bare, - indicarea canalelor individuale de ieșire în timp real, - diagnostic controler, - comutarea planului de semnal, - ocuparea detectorului manual, - repornirea controlerului (...) 4. Controlerul trebuie să fie capabil să programeze și să transfere parametrii de control cel puțin după cum urmează: a. Programarea parametrică a definițiilor logicii controlerului (...) 5. Controlerul trebuie să poată lucra într-un sistem descentralizat în dinamică deplină dependentă de traficul rutier cu logică de control local de modificare a lungimii semnalului verde într-un pas minim de 1s. 6. Latența de vizualizare în timp real Latența de când o comandă este trimisă în controler până când sunt primite valorile returnate trebuie să fie mai mică de 2s. Aceasta include informațiile diagramei cu bare care reprezintă stările tuturor grupurilor de semnale conectate și monitorizate. Această valoare este valabilă pentru instrumentele locale de întreținere, precum și pentru conexiunea UTC. 7. Vizualizarea pasului de extensie a stării verde Vizualizarea unui plan de semnal de rulare sub forma unei diagrame cu bare trebuie să furnizeze informații despre pașii de extensie bazați pe date ale detectorului (și numerele acestora) printr-o indicație diferită a stării grupului de semnal în timpul verde. perioada de prelungire a statului. Vizualizarea trebuie să ofere și informații despre elementele care facilitează extinderea (alte grupuri de semnale, detectoare, condiții logice etc.) 8. Întreținerea completă de la distanță a controlerului de trafic - Va fi posibilă încărcarea de la distanță a logicii și algoritmilor de trafic, a parametrilor logicii de	nerealizarea integrării efectiva dintre ADC-urile ofertate și Sistemul de Management al Traficului platforma Platforma Invipo/eDaptiva duce în mod automat, fără intervenția altei autorități, conduce la rezilierea imediată a contractului. Controler de semafor RS4S 1. Controlerul trebuie să aibă un ecran tactil de cel puțin 4,3 "LCD (...) 3. Controlerul trebuie să comunice utilizând protocolul de comunicare minim OCIT 3.0 (...) b) Programare cu software-ul LISA+ împreună cu suport OMI- c) Server VD folosind standardul platformei OCIT (...) 9. Funcții de securitate: - Configurație multiprocesor cu minim 2 procesoare independente cu arhitectura SIL3 (...) 12. Controlerul trebuie să fie capabil să furnizeze o putere egală cu o sarcină per lampă de minimum 300VA în modul normal (neregulat). 13. Toate părțile controlerului trebuie să fie conectate pe partea frontală a unității de comandă folosind un cablu, fără utilizarea unui backplane de conectare. 14. Cerințe tehnice minime: - Număr de grupuri de semnale: min. 64 - Număr de ieșiri cap de semnal: min. 192 - Monitorizare circuit de ieșire: fiecare circuit de ieșire - Număr de bucle de inducție detectoare interne: min. 128 - Număr de intrări externe utilizabile: min. 200 - Număr de ieșiri externe utilizabile: min. 72 - Numărul maxim de toate planurile de semnalizare: min. 68 - Număr de etape de circulație în fiecare plan de semnalizare: min. 16 - Număr de trepte de control manual: min. 6 + toate roșii - Numărul de rute predefinite pentru ambulanțe și pompieri: min. 13 - Numărul de controlere conectate în coordonare fără centrul de control al traficului: min. 256 - Numărul de controlere conectate în coordonare cu centrul de management al traficului urban: min. 1500 - Număr de ieșiri de semnal pe o placă: min. 12
--	--

trafic, a parametrilor HW și a sensibilității detectorilor de buclă. Planurile de semnalizare și modificările de orar se aplică fără a fi necesară repornirea controlorului de trafic. 9. Funcții de securitate: (...) - Monitorizare permanentă a semnalului lipsă pe toate canalele de semnal (indiferent de culoare) - Monitorizare permanentă a semnalului nedorit pe toate canalele de semnal (indiferent de culoare) - protecție la supratensiune - Protecție la tensiune de alimentare scăzută - Patru niveluri de alarmă independente de monitorizare a puterii pentru fiecare canal de semnal luminos - Matricea de securitate 10. Protecție la „lampa defectă” programabilă în fiecare culoare a unui grup de semafoare (vehicule sau pietoni – „Roșu defect”, „Galben defect” sau „Verde defect”) cu următoarele dotări: Protecția care se activează atunci când una sau mai multe lămpi sunt arse în grup (prima lampă arsă, ultima lampă arsă, 2 din 3 etc.) - indiferent de culoarea tipului grupului. - Semnalizarea de la distanță a arderii oricărei lămpi dintr-un grup (fără activarea protecției) – SMS - Două niveluri programabile pentru semnalizarea lămpii arse (avertizare, eroare) 11. Dimming - Controlerul trebuie să ofere o opțiune de diminuare a intensității luminii semnalului. Semafoarele cu LED-uri trebuie să fie conforme cu EN 12368. Trebuie să fie posibilă setarea automată a timpului de funcționare a atenuării - pe baza orei de răsărit / apus pentru coordonatele GPS date, care să fie fixată pentru o perioadă zilnică de timp sau să fie controlată. de către o sursă externă.	- Număr de I/O pe placa de bază: min. 8 intrări / 8 ieșiri - Număr de I/O pe cardul suplimentar: min. 24 intrări / 8 ieșiri - Tensiune nominală de alimentare a controlerului: 230 V AC -13 până la +10%, 50 Hz - Tensiune nominală de alimentare PCB: 12 V DC - Consumul de energie al circuitelor controlerului: min. 300 VA - Puterea maximă nominală a prizei: min. 500 VA - Capacitate de sarcină a circuitului de ieșire: 2-500 VA, reglabil SW, max. 2 A pentru fiecare ieșire (maxim 8 A un tablou) - ieșire de sarcină minimă detectată: 2 W - Rezistența de izolație între fire: min. 50MΩ - Tensiune circuit de ieșire: 230 V pentru becuri sau LED-uri, 40 V OCIT pentru LED-uri transformator 500 sau 1 000 VA, 42 V / 31 V ASTRIN pentru LED-uri de reglare, 24 V DC, transformator 500 sau 1 000 VA - Modul dimmer pentru ieșiri LED: Tensiune de ieșire în mod normal 42 V AC, Tensiune de ieșire în mod reglat 31 V AC, M Max. capacitate de sarcină de ieșire 1000 VA (LED) (...) - Protecție la supratensiune: Clasa 1 până la 3 a Protecție la intrare: IP 54 - Rezistența la vibrații: 3,5 mm / (1-9 Hz); 10 m/s² / (9-150 Hz) - Rezistența la impact: 150 m/s² / 11 ms - Interfață: 2xRS 232, 1x Ethernet, 6xUSB, 1xRS485, GSM, GPS, 3G opțional: RS 232 optoizolat, RS 485, DSL - Compatibilitate cu capete de semnalizare: LED
Fișele tehnice, prin lege, sunt rezultatul realizării Proiectului Tehnic de Execuție, ci nu al Studiului de Fezabilitate. Ca urmare nu pot fi impuse în cadrul unei proceduri de achiziție având ca obiect elaborarea de Proiect Tehnic și execuție.	De la pagina 106 până la pagina 158 pentru Lot 1 și de la pagina 119 până la pagina 162 pentru Lot 2: (...) Fișele tehnice de mai jos vor face parte integrantă din OFERTA TEHNICĂ. Fisa tehnica nr. 1 (...) etc. (...)
De la pagina 159 până la pagina 160 pentru Lot 1: (...) 4.2.3. Cerințe generale ale platformei de	De la pagina 159 până la pagina 160 pentru Lot 1: (...) 4.2.3. Cerințe generale ale platformei de

integrare (...) 2. Platforma de integrare trebuie să gestioneze mii de subsisteme și dispozitive conectate simultan, fără întârzieri în comunicare, interogare a datelor, stocare, procesare și publicare a datelor. 3. Platforma de integrare trebuie să fie scalabilă pe orizontală și pe verticală, permițând o simplă extindere a utilizatorilor, tehnologiilor, subsistemelor și dispozitivelor orașelor inteligente. (...) 6. Platforma de integrare trebuie să fie bazată pe evenimente. Toate datele dobândite din tehnologii individuale sau utilizate pentru schimbul de date și interoperabilitate sunt comunicate și transferate ca evenimente generale. 7. Platforma de integrare trebuie să permită integrarea noilor tehnologii fără a schimba nucleul sistemului. Toate integrările ar trebui să fie conectori (module) independenți de miezul sistemului, ușor de înlocuit, actualizabile, permițând noi integrări de sistem fără a afecta stabilitatea sistemului de producție. 8. Platforma de integrare trebuie să utilizeze procesarea datelor în timp real pentru a automatiza scenariile de automatizare sensibile la întârziere (controlul traficului, managementul priorităților etc.). (...) 13. Platforma de integrare definește un plic de date universal pentru stocarea tuturor informațiilor operaționale despre articol, cum ar fi starea de funcționare curentă a acestuia sau evenimentele care au avut loc 14. Interfața de utilizator a platformei de integrare se bazează pe accesul web care acceptă toate browserele web principale. Utilizatorii nu ar trebui să solicite instalarea niciunui client software pentru funcționalitatea operațională. 17. Platforma de integrare trebuie să colecteze, să analizeze și să proceseze informațiile de trafic în timp real de la mai multe sisteme de control al traficului, contoare de trafic, analizoare de trafic sau servicii online într-o manieră integrată.	integrare eDaptiva 1. Platforma de integrare și sistemul de management al transportului trebuie să se bazeze pe tehnologia Web, iar comunicarea cu controlorii de semafoare trebuie să fie prin protocolul OCIT 3.0. (...) 4. Platforma de integrare trebuie să funcționeze independent de sistemul de operare (trebuie să accepte Microsoft Windows Server și sistemele de operare Linux). 5. Platforma de integrare va fi împărțită în module/aplicații separate care vor comunica și partaja informații prin Message Broker. (...) 9. Platforma de integrare trebuie să ofere un motor bazat pe reguli (Rule Engine) cu capacitatea de a defini reguli personalizate și seturi de reguli pentru gestionarea diferitelor scenarii. 10. Platforma de integrare trebuie să ofere o bază de date non-relațională adecvată pentru stocarea și procesarea datelor în timp real. Exportul dintr-o bază de date non-relațională în sisteme de baze de date SQL standard trebuie să fie acceptat. 11. Stocarea datelor platformei de integrare stochează orice metadate suplimentare pentru înregistrările deja stocate, fără a specifica structura acestora în prealabil. 12. Platforma de integrare trebuie să furnizeze formatul de date REST API și JSON complet documentat pentru a integra aplicații terță parte într-un context la nivel de oraș. (...) 15. Platforma de integrare nu trebuie să necesite utilizarea niciunui plugin terță parte, cum ar fi Adobe Flash, Java Applet sau orice alt plugin. 16. Platforma de integrare trebuie să ofere o interfață standardizată care să permită conectarea la servicii de date online precum GoogleMaps, BingMaps, OpenStreet Maps, Mapbox și altele pentru a utiliza conținutul hărții, eventual datele de trafic în timp real furnizate de astfel de platforme. Publicarea propriilor informații privind datele de transport pe astfel de platforme va fi, de asemenea, acceptată. (...) 4.2.4. CENTRU DE CONTROL AL TRAFICULUI COMPLET EDAPTIVA ESTE DETALIEREA SPECIFICAȚIILOR TEHNICE ALE PRODUSULUI EDAPTIVĂ
---	---

	(pag. 177-187) https://www.crosstraffic.com/en/software-solutions/
De la pagina 160 pana la pagina 177 pentru Lot 1: 4.2.3.1. Prezentare generală a platformei (...) Un oraș care funcționează pe platforma Invipo și care folosește cu înțelepciune contextul datelor culese prin intermediul sistemului urbanistic, tehnologii urbane pentru planificarea inteligentă, luarea de decizii și efectuarea de cheltuieli inteligente ar putea fi numit Smart City. Acesta este un oraș în care toate datele relevante provenite din tehnologiile, sistemele și serviciile inteligente se întâlnesc într-un singur loc și sunt utilizate pentru a face zona sau serviciile stabilite într-un mod mai inteligent. Este orașul în care totul se raportează la tot, locul care se îmbunătățește singur. Orașul acționează în mod rezonabil și eficient și își ajută locuitorii și companiile să își îmbunătățească calitatea vieții. (...) este platforma de integrare software dedicată proiectelor Smart Cities și ITS. (...) interconectează tehnologiile și sistemele urbane, centralizează punctele de control ale acestora, reunește și validează datele, creează scenarii inteligente și instrumente analitice, și deschide datele orașului către cetățeni. (...) este o aplicație (...) foarte ușor de utilizat și așa ar trebui să fie concepută. Persoanele responsabile de funcționarea orașului verifică dacă sistemele individuale ale orașului funcționează corect, dobândesc o imagine de ansamblu a datelor de trafic, a parcarilor, a iluminatului public, a sistemelor energetice sau a sistemelor de securitate, iar pentru a face locuitorii fericiți, aceștia fac efortul de a îmbunătăți orașul cu scenarii inteligente.	De la pagina 160 pana la pagina 177 pentru Lot 1: 4.2.3.1. Prezentare generală a platformei Invipo Invipo este platforma de integrare software dedicată proiectelor Smart Cities și ITS. Invipo interconectează tehnologiile și sistemele urbane, interconectează punctele de control ale acestora, reunește și validează datele, creează scenarii inteligente și instrumente analitice, și deschide datele orașului către cetățeni. Invipo este o aplicație web foarte ușor de utilizat și așa ar trebui să fie concepută. (...) Invipo este construit pe trei niveluri de bază date, interoperabilitate și prezentare, pe scurt DIP. Pilonii definesc platforma Invipo din punct de vedere funcțional, caracteristicile și viziunea spre care se îndreaptă. (...) Caracteristicile platformei Invipo Descriere caracteristică (...) ESTE DETALIEREA SPECIFICATIILOR TEHNICE ALE PRODUSULUI (pag. 160-177) https://www.invipo.com/en

În ceea ce privește integrarea sistemelor de semaforizare existente în noul sistem implementat, contestatoarea face precizarea că automatele Cross pot fi integrate și în alte programe de management al traficului cum ar fi: Lisa+ și Ines produse de către Schlothauer & Wauer, VRS Traffic Management System produs de către Swarco, VS Plus produs de către vs verkehrssysteme ag, YuTraffic produs de către YUNEX etc., nu doar în eDaptiva/Invipo produse de către Cross Zlin și Incinity (tot din Zlin) și comercializate la nivelul României în mod exclusiv de către compania DAS Traffic System SRL cu sediul chiar în

Prin măsurile de remediere autoritatea contractantă a completat documentația în sensul că: „În sunt și respectiv au fost finalizate

obiective implementate pe fonduri europene sau alte surse legal constituite, care sunt în perioada de garanție de buna execuție și care nu au fost incluse în studiul de fezabilitate pentru înlocuire și nu sunt necesare a fi înlocuite. Acesta este motivul pentru care sistemele de semaforizare existente deja se păstrează și se integrează în noul sistem implementat.”

În Studiul de Fezabilitate sunt menționate 3 automate Cross (intersecția 1 - pag. 39 din SF, intersecția 2 - pag. 41 din SF și intersecția 10 - pag. 61 din SF), integrarea acestora în noul sistem fiind bugetată de către autoritatea contractantă.

Prin completarea mai sus menționată, autoritatea contractantă face referire la posibilitatea existenței altor sisteme nementionate în Studiul de Fezabilitate, fără a preciza despre câte astfel de sisteme este vorba și nici dacă integrarea acestora a fost luată în calcul la stabilirea valorii estimate a contractului ce face obiectul prezentei proceduri. Fără a cunoaște exact despre câte sisteme de semaforizare este vorba și care sunt particularitățile acestora este imposibil pentru operatorii economici interesați să întocmească o ofertă conformă, care să corespundă exigentelor autorității contractante, atât din perspectivă tehnică cât și din perspectivă financiară, impunându-se eliminarea acestei completări aduse de autoritatea contractantă prin măsurile de remediere.

Astfel, în cadrul acestui proiect, autoritatea contractantă prin specificațiile tehnice la care face referire, favorizează anumiți producători ale căror soluții vor fi furnizate, fără nici o justificare obiectivă, fapt ce contravine prevederilor din materia achizițiilor publice, și pentru care autoritatea contractantă deja a fost sancționată prin Decizia CNSC nr. 2569/11.09.2024.

Contestatorul invocă prevederile art. 3, alin. (1) lit. rr), art. 50 și 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Astfel, prin modul în care autoritatea contractantă definește specificațiile tehnice aferente ambelor loturi elimină total opțiunea unor produse echivalente care ar satisface la același nivel de calitate, necesitățile obiective ale acesteia.

Autoritate contractantă restrânge accesul în mod egal al operatorilor economici la procedura de achiziție, fapt ce reprezintă un obstacol de natură a restrânge concurența între aceștia, fiind astfel încălcate principiile nediscriminării, proporționalității și al tratamentului egal.

Contestatorul susține că este evident că necesitățile obiective ale autorității contractante pot fi satisfăcute prin furnizarea și a altor soluții software pentru proiect, cu echipamentele aferente compatibile, neexistând nici o informație din care să rezulte că proiectul poate fi

realizat doar prin furnizarea de software Invipo/eDaptiva și a echipamentelor CROSS.

Scopul reglementărilor anterior menționate se regăsește în cadrul considerentului 74 al Directivei 2014/24/UE, potrivit căruia *„Specificațiile tehnice stabilite de achizitorii publici trebuie să permită ca achizițiile publice să fie deschise concurenței și să îndeplinească obiectivele de sustenabilitate. În acest scop, ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe pică, inclusiv a celor definite pe baza criteriilor de performanță legate de ciclul de viață și de sustenabilitatea procesului de producție a lucrărilor, a produselor a serviciilor”*.

Prin urmare, specificațiile tehnice ar trebui elaborate în așa fel încât să se evite restrângerea în mod artificial a concurenței prin cerințe care favorizează un anumit operator economic, în sensul că preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic. Elaborarea specificațiilor tehnice în termeni de cerințe de performanță și funcționale permite, în general, îndeplinirea acestui obiectiv în cel mai bun mod posibil. Cerințele funcționale și de performanță sunt, de asemenea, mijloace adecvate de favorizare a inovării în achizițiile publice și ar trebui să fie utilizate la o scară cât mai largă cu putință.

Respectarea acestor cerințe este cu atât mai importantă atunci când, precum în speță, specificațiile tehnice care figurează în Studiul de Fezabilitate sunt formulate în mod deosebit de detaliat. Astfel, cu cât specificațiile tehnice sunt mai detaliate, cu atât este mai important riscul ca produsele unui anumit producător să fie favorizate.

Este important ca gradul de detaliere a specificațiilor tehnice să respecte principiul proporționalității, ceea ce implică în special o analiză a aspectului dacă acest grad de detaliere este necesar în vederea realizării obiectivelor urmărite. Or, în cazul de față, toate specificațiile tehnice cuprinse în Studiul de Fezabilitate și la care se face referire în măsurile de remediere au un grad de detaliere ce nu este necesar în vederea realizării obiectivului urmărit.

Contestatorul susține că se impune remedierea aspectele de nelegalitate evidențiate, prin eliminarea tuturor referirilor la specificațiile tehnice din Studiul de Fezabilitate și, de asemenea, prin eliminarea următoarelor specificații cuprinse în Nota privind măsurile de remediere, acestea favorizând un anumit producător:

Pagina 1: *„Pentru echipamentul Automat de comanda 4 , 8 , 12 , 16, 20 semafoare independente, la pct. 4 Documente însoțitoare - Cerințe minime - Automatul de comandă trebuie să fie compatibil cu un sistem de management al traficului bazat pe un software corespunzător specificațiilor tehnice din Studiul de fezabilitate aprobate potrivit legii”*

De la pagina 3 până la pagina 6 (descrierea specificațiilor licenței software EDAPTIVA, așa cum se poate vedea și în Studiul de Fezabilitate, începând de la pagina 159) - practic, autoritatea contractantă a preluat în integralitate Fișa tehnică a produsului eDaptiva, pe care a încercat să o mascheze sub forma unor specificații tehnice distincte, prin măsurile de remediere:

- *„Platforma de integrare sistemul de management al transportului trebuie să se bazeze pe tehnologia Web, iar comunicarea cu controlorii de semafoare trebuie să fie prin protocolul OCIT 3.0.*
- *Platforma de integrare trebuie să gestioneze mii de subsisteme dispozitive conectate simultan, fără întârzieri în comunicare, interogare a datelor, stocare, procesare publicare a datelor.*
- *Platforma de integrare trebuie să fie scalabilă orizontal vertical, permițând o simplă extindere a utilizatorilor, tehnologiilor, subsistemelor dispozitivelor orajelor inteligente.*
- *Platforma de integrare trebuie să funcționeze independent de sistemul de operare (trebuie să accepte Microsoft Windows Server sistemele de operare Linux).*
- *Platforma de integrare va fi împărțită în module/aplicații separate care vor comunica și partaja informații prin Message Broker.*
- *Platforma de integrare trebuie să fie bazată pe evenimente. Toate datele dobândite din tehnologii individuale sau utilizate pentru schimbul de date de interoperabilitate sunt comunicate și transferate ca evenimente generale.*
- *Platforma de integrare trebuie să permită integrarea noilor tehnologii fără a schimba nucleul sistemului. Toate integrările ar trebui să fie conectori (module) independenți de miezul sistemului, ușor de înlocuit, actualizabile, permițând noi integrări de sistem fără a afecta stabilitatea sistemului de producție.*
- *Platforma de integrare trebuie să utilizeze procesarea datelor în timp real pentru a automatiza scenariile de automatizare sensibile la întârziere (controlul traficului, managementul priorităților etc.).*
- *Platforma de integrare trebuie să ofere un motor bazat pe reguli (Rule Engine) cu capacitatea de a defini reguli personalizate seturi de reguli pentru gestionarea diferitelor scenarii.*
- *Platforma de integrare trebuie să ofere o bază de date non-relațională adecvată pentru stocarea și procesarea datelor în timp real. Exportul dintr-o bază de date non-relațională în sisteme de baze de date SOL standard trebuie să fie acceptat.*

- Stocarea datelor platformei de integrare stochează orice metadate suplimentare pentru înregistrările deja stocate, fără a specifica structura acestora în prealabil.
- Platforma de integrare trebuie să furnizeze formatul de date REST API și JSON complet documentat pentru a integra aplicații terță parte într-un context la nivel de oraș.
- Platforma de integrare definește un plic de date universal pentru stocarea tuturor informațiilor operaționale despre articol, cum ar fi starea de funcționare curentă a acestuia sau evenimentele care au avut loc.
- Interfața de utilizator a platformei de integrare se bazează pe accesul web care acceptă toate browserele web principale. Utilizatorii nu ar trebui să solicite instalarea niciunui client software pentru funcționalitatea operațională.
- Platforma de integrare nu trebuie să necesite utilizarea niciunui plugin terță parte, cum ar fi Adobe Flash, Java Applet sau orice alt plugin.
- Platforma de integrare trebuie să ofere o interfață standardizată care să permită conectarea la servicii de date online precum GoogleMaps, BingMaps, OpenStreet Maps, Mapbox și altele pentru a utiliza conținutul hărții, eventual datele de trafic în timp real furnizate de astfel de platforme. Publicarea propriilor informații privind datele de transport pe astfel de platforme va fi, de asemenea, acceptată.
- Platforma de integrare trebuie să colecteze, să analizeze și să proceseze informațiile de trafic în timp real de la mai multe sisteme de control al traficului, contoare de trafic, analizoare de trafic sau servicii online într-o manieră integrată.

Informații licență

- mai mult de 1.000 de controlere pot fi conectate pentru fiecare soluție de transport server Rata de recuperare a datelor de 1000 ms
- Monitorizare online în timp real a intersecției - planul de semnal în timp real datele controlerului SSZ pot fi monitorizate în mai multe ferestre independente
- Configurați drepturile rolurile utilizatorului
- Deschideți interfața/funcționalitatea plug-in pentru a monitoriza alte aplicații ITS sau chiar un controler terță parte
 - Protocolul OCIT -O V3.0 implementat
 - Protocele directe ale terților
- Capacitate de control pe mai multe niveluri
- Programator de evenimente
- Instrumente manuale de control

- *Setări de referințe pentru VIP (vehicule cu sistem de salvare integrat) și transport public*
- *Interfața de comunicare cu terți – API*
- *Monitorizarea procesului de control*
- *Monitorizare multiregională regională*
 - *Vizualizare hartă*
 - *Vedere regiune*
 - *Privire de ansamblu coordonată a grupului*
- *Monitorizare de bază sau avansată a stării*
- *Afișare interactivă a intersecțiilor individuale cu vizualizarea stării curente de control (semnale, detectoare alte intrări și ieșiri)*
- *Monitorizare în timp real înregistrată a stării semnalului de trafic folosind o diagramă cu bare*
- *Prezentare generală a stării componentelor controlerului, inclusiv subsisteme individuale (detectoare, dispozitive de semnalizare)*
- *Istoricul evenimentelor din sistem (erori, comenzi de control, modificări de stare etc.)*
- *Monitorizarea grafică a eficienței coordonării*
- *Afișarea solicitărilor de la detectoare, inclusiv solicitările de la transportul public*
- *Validarea automată a datelor detectorului (identificarea evenimentelor neașteptate)*
- *Vizualizarea datelor istorice ale detectorului*
- *Notificarea evenimentelor*
 - *în mobil*
 - *Notificare prin SMS (conform setărilor utilizatorului)*
 - *E-mail (conform setărilor utilizatorului)*
- *Schimbarea planului central/starea operațională*
- *Comutator central pe faza manuală*
- *Rute de intervenție - intervenție pentru vehiculele cu drept de trecere (trecerea grupurilor definite de controlori la faza în funcție de timpul stabilit și decalajele intersecțiilor individuale)*
- *Preferințe de transport public*
- *Comutarea unui grup de controlere la un program definit*
- *Program central comutare conform programului central pentru grupuri de controlere predefinite (program orar)*
- *Editarea programului local - adică schimbarea programelor, starea de funcționare în conformitate cu programul care este încărcat local în controler poate fi actualizată în timpul rulării*
- *Trecerea programului/stării operaționale în faza manuală a controlerului pe baza unor condiții definite (de exemplu, modificarea intensității, marcarea timpului etc.)*

- control în timp real bazat pe date de la controlerul individual, schimbarea modului de funcționare a controlerului - la cerere sau la program, schimbarea planurilor Fi modificarea parametrilor acestora.
- Comunicarea între modulele individuale ale sistemului și dispozitivele conectate are loc prin CP/IP folosind protocolul OCIT - 3.0.

În drept, contestatoare își întemeiază prezenta pe dispozițiile art. 2 alin. (1), art. 4 alin. (1) lit. a) și art. 8 și următoarele din Legea nr. 101 / 2016, precum și toate celelalte prevederi invocate în cuprinsul prezentei.

În probațiune, contestatoarea solicită administrarea probei cu înscrisuri.

Prin punctul de vedere nr. 404334 din 14.10.2024, înregistrat la CNSC cu nr. 65621/14.10.2024 a solicitat respingerea contestației depusă de SC SRL, înregistrată la registratura autorității contractante sub nr. 368726 din 07.10.2024.

Astfel, autoritatea contractantă a inițiat prin publicarea anunțului de participare/23.08.2024 procedura de achiziție publică având ca obiect: Elaborare proiect pentru autorizarea lucrărilor (PAC/DTAC), proiect tehnic pentru execuția lucrărilor (PT), asistența tehnică din partea proiectantului pe perioada executării lucrărilor și execuție lucrări pentru obiectivele de investiții:

LOT 1: Implementarea sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane — etapa I

LOT 2: Implementarea sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane — etapa II Cod unic achiziție/2024/14

După publicarea anunțului SC SRL a depus contestație privind documentația de atribuire, contestația înregistrată la registratura autorității contractante sub nr. 319012 din 30.08.2024, prin care a solicitat:

- în temeiul art. 22 din Legea nr. 101/2016, suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații;
- pe fondul contestației, obligarea Autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire, atât pentru Lotul nr. 1 cât pentru Lotul nr. 2, cu privire la elaborarea specificațiilor tehnice criticate și la personalul cheie — expert tehnic, iar în măsura în care veți aprecia că nu mai sunt posibile măsuri de remediere,
- anularea procedurii, în temeiul art. 26 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile an. 212 alin. (1) lit. c) și alin. (2) din Legea nr. 98/2016

Autoritatea contractantă în termenul prevăzut de art. 9 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a adoptat măsuri de remediere conform Notei nr. 321874 din 02.09.2024. De asemenea a transmis către CNSC punct de

vedere nr. 323729 din 04.09.2024 pentru respingerea contestației depusă de SC SRL.

Referitor la contestația nr. 319012 din 30.08.2024 formulată de SC SRL, CNSC a emis decizia numărul 2569/C5/2985/11.09.2024.

Autoritatea contractantă a luat la cunoștință faptul că CNSC a admis contestația și a dispus măsuri de remediere a documentației de atribuire, drept pentru care publicat Nota 357264 din 30.09.2024 privind punerea în aplicare a Deciziei CNSC, în care a prezentat măsurile de modificare a documentației de atribuire.

SC SRL a depus contestația nr. 368726 din 07.10.2024, împotriva Notei privind măsurile de remediere necesare punerii în aplicare a Deciziei CNSC nr. 2569/C5/2985/11.09.2024, nr. 357264/30.09.2024, prin care solicită:

- în temeiul art. 22 din Legea nr. 101/2016, suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații;
- pe fondul contestației, obligarea Autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire, atât pentru Lotul nr. 1 cât și pentru Lotul nr. 2 așa cum acestea rezultă din Nota privind măsurile de remediere, prin eliminarea tuturor referirilor la specificațiile tehnice din Studiul de Fezabilitate și prin eliminarea anumitor specificații cuprinse în finalul Notei privind măsurile de remediere, ce favorizează un anumit producător.

Autoritatea contractanta a suspendat procedura de atribuire până la soluționarea prezentei contestații

Referitor la criticile contestatoarei cu privire la „aspectele de nelegalitate ale documentației de atribuire, atât pentru Lotul nr. 1 cât și pentru Lotul nr. 2 așa cum acestea rezultă din Nota privind măsurile de remediere, prin eliminarea tuturor referirilor la specificațiile tehnice din Studiul de Fezabilitate prin eliminarea anumitor specificații cuprinse în finalul Notei privind măsurile de remediere, ce favorizează un anumit producător” autoritatea contractantă, precizează:

În conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016 documentația de atribuire reprezintă documentul achiziției care cuprinde cerințele, criteriile, regulile și alte informații necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și explicită cu privire la cerințe sau elemente ale achiziției, obiectul contractului modul de desfășurare a procedurii de atribuire, inclusiv specificațiile tehnice ori documentul descriptiv, condițiile contractuale propuse, formatele de prezentare a documentelor de către candidați/ofertanți, informațiile privind obligațiile generale aplicabile.

Totodată, din cuprinsul aceluiași act normativ rezultă că document al achiziției reprezintă anunțul de participare, documentația de atribuire,

precum și orice document suplimentar emis de autoritatea contractantă sau la care aceasta face trimitere pentru a descrie ori stabili elemente ale achiziției sau ale procedurii de atribuire.

În conformitate cu prevederile art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016 caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante. Rezultă în mod clar că autoritatea contractantă este ținută să precizeze în cuprinsul documentației de atribuire toate specificațiile caracteristicile tehnice care îi permit să se asigure că-și va achiziționa exact produsele serviciile ce-i sunt necesare. În acest sens, toate caracteristicile specificațiile tehnice menționate în cuprinsul documentației de atribuire reprezintă caracteristici specificații tehnice minimale, rolul acestora fiind tocmai asigurarea autorității cu privire la achiziționarea produselor și serviciilor ce vor putea acoperi necesitățile sale reale (a se vedea art. 133 din HG 395/2016 - (2) Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini sau în documentul descriptiv). Pe cale de consecință, orice ofertă care prezintă caracteristici tehnice superioare celor solicitate prin documentația de atribuire reprezintă, în fapt, o ofertă admisibilă din punct de vedere tehnic.

În aceste condiții, autoritatea contractantă consideră că caracteristicile tehnice minimale solicitate în cuprinsul documentației însoțite de sintagme de genul „cel puțin,” sau „minim” nu sunt restrictive, sens în care invocă prevederile art. 147 alin (2) din HG nr. 395/2016.

Autoritatea contractantă susține că în vederea organizării derulării procedurii s-a solicitat elaborarea unui studiu de fezabilitate care să identifice soluția cea mai bună pentru coordonarea traficului la nivelul Zonei Metropolitane Întregul sistem ce urmează a fi achiziționat implementat trebuie să se integreze să asigure interoperabilitatea cu celelalte sisteme existente și funcționale, la momentul de față, la nivelul Municipiului și al Zonei Metropolitane

Autoritatea contractantă menționează că studiul de fezabilitate este documentația tehnico-economică prin care proiectantul, fără a se limita la datele și informațiile cuprinse în nota conceptuală și în tema de proiectare și, după caz, în studiul de prefezabilitate, analizează, fundamentează și propune minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice diferite, recomandând, justificat și documentat, scenariul/opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă) pentru realizarea obiectivului de investiții, potrivit prevederilor HG nr. 907/2016 art. 6 alin. (1), alin. (4) și alin (5).

Astfel, studiul de fezabilitate trebuie să conțină suficiente elemente pentru ca ofertantul ce va elabora proiectul tehnic să aibă toate informațiile necesare configurării unui sistem funcțional și integrabil la situația reală, existența la momentul de față.

Necesitățile autorității contractante, în prezenta procedură, se raportează și pot fi definite numai dacă se are în vedere sistemul de management al traficului în integralitatea sa. Din aceste rațiuni, studiul de fezabilitate prevede caracteristici tehnice minimale, suficiente pentru descrierea necesității (și implicit a obiectului contractului) autorității cu cea mai mare acuratețe posibilă. Tot aceluiași scop deservesc denumirile sau trimiterile la anumite mărci sau producători, implicit link-urile la care face referire contestația.

Tocmai pentru clarificarea acestor aspecte prin măsurile de remediere dispuse s-a prevăzut și includerea în documentația de atribuire a faptului că orice referire din cuprinsul tuturor documentelor aferente acestei achiziții, prin care se indică o anumită origine, sursă, producție, un procedeu special, o marcă de fabrică sau de comerț, un brevet de invenție și/sau o licență de fabricație, o autorizație/certificare/atestare, standard, se va citi interpreta ca fiind însoțită de mențiunea „sau echivalent”.

Autoritate contractantă precizează că, CNSC a admis contestația anterioară, iar prin conținutul deciziei sale a dispus remedierea prevederilor documentației de atribuire, astfel mențiunile din cuprinsul documentației de atribuire, respectiv studiului de fezabilitate permit accesul oricărui ofertant care poate prezenta o ofertă ce satisface în mod corespunzător necesitățile autorității contractante.

Autoritatea contractantă susține că fișele tehnice la care face referire contestația se interpretează și se citesc în aceleași condiții ca și studiul de fezabilitate, fiind ele parte integrantă a documentației de atribuire. Cu cât descrierea funcțiilor și parametrilor necesari este mai detaliată cu atât mai ușor va fi pentru ofertant să elaboreze un proiect tehnic viabil și aplicat, funcțional și corespunzător necesităților autorității/ beneficiarului.

Menționarea sintagmei „sau echivalent” în cazul tuturor prevederilor ce fac trimitere la un anumit producător, la o anumită marcă sau spre un link asigură descrierea și implicit, solicitarea unor funcționalități ale sistemului ofertat menite să asigure satisfacerea corespunzătoare a necesităților autorității.

Diferențierea sugerată de către contestație prin funcționalități și specificații tehnice din cadrul studiului de fezabilitate reprezintă doar o opinie/interpretare personală a acestuia, deoarece fără aceste specificații nu s-ar putea asigura interoperabilitatea sistemului de management al traficului ce urmează a fi achiziționat cu sistemele ce

există funcționează deja, în condițiile în care nu sunt menționate tipul acestora.

Mai mult, unul dintre conceptele ce guvernează achizițiile publice este eficiența economică, mai exact „*value for Money*”, ceea ce presupune că o autoritate contractantă trebuie să aibă capacitatea de a obține beneficii maxime de pe urma achizițiilor sale raportat la resursele pe care aceasta le deține. Adică, autoritatea are dreptul de a se asigura că va achiziționa cele mai bune produse, servicii sau lucrări de pe piața de profil, la momentul actual, ce pot fi achiziționate cu fondurile de care dispune în acest sens.

Astfel că, prin caracteristici tehnice cum sunt de exemplu cele referitoare la Controlerul trebuie să comunice utilizând protocolul de comunicare minim OCI T 3.0 — se asigură achiziționarea de echipamente de ultimă generație, tehnologie nouă ce va putea fi integrată adaptată în mod constant, ținând-se astfel pasul, în permanentă, cu evoluțiile tehnologice din cadrul pieței de profil și, în mod evident, cu costuri cât mai reduse.

Aceleași rațiuni au avut în vedere autoritatea contractantă și în ceea ce privește descrierea și a celorlalte cerințe tehnice aferente controlerului sau celorlalte echipamente solicitate.

Operatorii au posibilitatea de a oferi orice tip de echipamente care respectă cel puțin solicitările documentației de atribuire iar prețul cel mai mic (criteriul de atribuire) aplicabil tuturor ofertelor conforme va conduce la achiziționarea celor mai noi echipamente la prețul cel mai mic.

Faptul că nu a fost specificat punctual, pentru fiecare fișă tehnică solicitată, respectiv cerință în parte că sunt cerințe tehnice minimale și că vor fi citite ca fiind însoțite de sintagma „sau echivalent” nu reprezintă motive suficiente pentru ca aceste solicitări să fie considerate ca fiind restrictive deoarece, prin măsurile de remediere s-a specificat în mod clar că orice referire din cuprinsul tuturor documentelor aferente acestei achiziții prin care se indică o anumită origine, sursă, producție, un procedeu special, o marcă de fabrică sau de comerț, un brevet de invenție și/sau o licență de fabricație, o autorizație/certificare/atestare, standard, se va citi și interpreta ca fiind însoțită de mențiunea „sau echivalent”.

Prin adresa înregistrată la Consiliul Național al Contestațiilor cu nr. 67129/21.10.2024, contestatoarea a transmis concluzii scrise prin care solicită:

- Respingerea apărărilor formulate de Autoritate Contractantă
- Admiterea contestației așa cum aceasta a fost formulată.

Contestatorul susține că afirmația autorității contractante în sensul că toate caracteristicile și specificațiile tehnice menționate în cuprinsul

documentației de atribuire reprezintă caracteristici și specificații tehnice minimale și că acestea nu pot fi interpretate ca fiind restrictive, vine tocmai în sprijinul observațiilor lui detaliate în cadrul contestației.

Contestatorul consideră că specificațiile indicate în documentația de atribuire nu corespund acestor cerințe, ele nefiind minimale, ci acestea sunt pliate exclusiv pe produsele vizate de către autoritatea contractantă.

Din acest motiv participarea ofertanților la procedură este restricționată, fiind dificilă îndeplinirea de către produsele oferite de către aceștia a unor specificații tehnice nejustificate de necesitățile Autorității Contractante. Aceste necesități pot fi atinse și de produse cu specificații tehnice diferite, situație ce ar permite participarea mai multor ofertanți la procedura de atribuire, fără prejudicierea intereselor (legitime) ale Autorității Contractante.

Contestator susține că ar trebui eliminate acele caracteristici tehnice ale produselor, care nu au impact asupra necesităților autorității contractante, dar care sunt specifice unui anumit produs și ar trebui păstrate doar acele caracteristici tehnice generale, abordare pe care autoritatea contractantă nu a înțeles să o aplice nici după pronunțarea Deciziei CNSC nr. 2569/11.09.2024.

Astfel, contrar celor susținute de autoritatea contractantă, cu nerespectarea dispozițiilor legale, Studiul de fezabilitate ce face parte din Documentația de atribuite, nu prevede caracteristici tehnice minimale, ci impune caracteristici specifice unui anumit produs, ignorându-se faptul că există și alte produse/sisteme care sunt compatibile și care pot integra automatele deja achiziționate la nivelul Municipiului, dar care, în condițiile detalierii specificațiilor tehnice astfel încât acestea să corespundă doar produselor Cross Zlin/Invipo/eDaptiva, nu vor putea fi oferite.

Contestatorul susține că autoritatea contractantă a înțeles să procedeze în același mod în care a procedat și la precedenta contestație, când a adoptat măsuri de remediere prin adăugarea mențiunii „sau echivalent”.

Astfel, autoritatea contractantă omite faptul că excepțiile prevăzute în art. 156 din Legea nr. 98/2016 pot fi aplicate numai în ipoteza în care se justifică necesitatea excepțională, pentru a aplica această modalitate de descriere a specificațiilor tehnice.

Astfel, înainte de toate, autoritatea contractantă trebuie să justifice în ce constă necesitatea/situația excepțională, de a descrie specificațiile tehnice prin referire la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică și abia apoi poate adăuga mențiunea „sau echivalent”. Adăugarea acestei mențiuni nu înlătură obligația autorității contractante de a justifica necesitatea acestei abordări, motiv pentru

care autoritatea contractantă a fost deja sancționată de către CNSC în cadrul contestației anterioare

Contestatorul subliniază că în cadrul documentației de atribuite, mențiunile din cuprinsul documentației de atribuire restrâng concurența, fiind permis accesul doar al acelor ofertanți care pot depune o ofertă ce vizează produse Cross Zlin/Invipo/eDaptiva, în condițiile în care sunt și alte produse ce pot satisface cerințele autorității contractante, respectiv acestea pot integra automatele de dirijare a circulației deja achiziționate la nivelul Municipiului

Interoperabilitatea sistemului de management al traficului ce urmează a fi achiziționat cu echipamentele ce există și funcționează deja ar putea fi asigurată tocmai prin prezentarea funcționalităților necesare pentru a se asigura interoperabilitatea, nu a specificațiilor tehnice detaliate, acestea nefăcând decât să ducă la o restrângere artificială a concurenței, care nu poate decât dezavantaja Autoritatea Contractantă.

Principiul „value for money” trebuie să asigure participarea cât mai multor operatori, astfel încât autoritatea contractantă să plătească cel mai mic prag posibil. Or, în condițiile de față, acest principiu nu este respectat, concurența fiind restrânsă în mod nejustificat, prin introducerea unor cerințe restrictive.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că SC SRL a transmis recipisa de consemnare nr. 210641936/1, eliberată de CEC BANK Sucursala Victoria, la data de 07.10.2024, din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de 70.000,00 lei, pe seama și la dispoziția C.N.S.C., corespunzătoare dosarului nr. 2480/2024.

Din analiza susținerilor părților și a documentelor existente la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

....., în calitate de autoritate contractantă, a organizat o licitație deschisă, pe două loturi, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Elaborare proiect pentru autorizarea lucrărilor (PAC/DTAC), proiect tehnic pentru execuția lucrărilor (PT), asistență tehnică din partea proiectantului pe perioada executării lucrărilor și execuție lucrări pentru obiectivele de investiții: LOT 1: Implementarea sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane - etapa I, LOT 2: Implementarea sistem de management al traficului la nivelul Zonei Metropolitane - etapa II”, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare/23.08.2024, valoarea estimată a achiziției este de 13.757.776.77 lei, iar criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”.

La rubrica stare procedură din anunțul de participare figurează mențiunea „suspendată”.

Nemulțumită de modalitatea în care autoritatea contractantă a remediat documentația de atribuire, ... SRL a formulat contestația în analiză.

Anterior, în cadrul prezentei proceduri, împotriva documentației de atribuire s-a formulat contestația datată 29.08.2024, înregistrată la CNSC cu nr. 55243/30.08.2024 formulată de SRL prin care a solicitat: „obligarea autorității contractante la remedierea aspectelor de nelegalitate ale documentației de atribuire, atât pentru lotul 1, cât și pentru lotul 2, cu privire la elaborarea specificațiilor tehnice criticate și la personalul cheie - expert tehnic și în măsura în care se va aprecia că nu mai sunt posibile măsuri de remediere, anularea procedurii, în temeiul art. 26 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 212 alin. (1) lit. c) și alin. (2) din Legea nr. 98/2016.”

Prin decizia CNSC nr. 2569/C5/2985/11.09.2024, Consiliul a „admis contestația formulată de SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă iar, pe cale de consecință, a obligat autoritatea contractantă la conform prevederilor legale în termen de 10 zile de la comunicare.”

Urmare a punerii în aplicare a deciziei CNSC, autoritatea contractantă a emis nota privind măsurile de remediere nr. 357264/30.09.2024 în care a menționat următoarele:

„Se elimina orice menționare a denumirii unei soluții software și hardware specifice unui producător.

Astfel, se modifică fișele tehnice nr. 20 și 21 pentru LOT 1 și LOT 2, după cum urmează:

*„Pentru echipamentul Automat de comanda 4, 8, 12, 16, 20 semafoare independente, la pct. 4 - Documente însoțitoare - Cerințe minime - Automatul de comandă **trebuie să fie compatibil cu un sistem de management al traficului bazat pe un software corespunzător specificațiilor tehnice din Studiul de fezabilitate aprobate potrivit legii;***

fișa tehnică nr. 20 Licența - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe un software care să fie capabil să integreze și automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat.

fișa tehnică nr. 21 Licența - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe un software care să fie capabil să integreze și automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat. (...)

Se modifică listele de cantități și F4, după cum urmează:

„Camera de comanda

F4 - LISTA cu cantitățile de utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv dotări și active necorporale

Licența 1 buc - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe un sistem

de software ofertat capabil să integreze toate automatele existente la nivel de, conform Studiului de fezabilitate aprobat.

Licența 1 buc - se vor procura echipamentele astfel încât acestea să funcționeze într-un program de management al traficului bazat pe sistemul de software ofertat capabil să integreze toate automatele existente la nivel de conform Studiului de fezabilitate aprobat.

Facem precizare expresă cu privire la faptul că în sunt și respectiv au fost finalizate obiective implementate pe fonduri europene sau alte surse legal constituite, care sunt în perioada de garanție de bună execuție și care nu au fost incluse în studiul de fezabilitate pentru înlocuire și nu sunt necesare a fi înlocuite. Acesta este motivul pentru care sistemele de semaforizare existente deja se păstrează și se integrează în noul sistem implementat.

Ofertanții, în elaborarea ofertei, vor respecta cerințele de mai jos:

1. Platforma de integrare și sistemul de management al transportului trebuie să se bazeze pe tehnologia Web, iar comunicarea cu controlorii de semafoare trebuie să fie prin protocolul OCIT 3.0.
2. Platforma de integrare trebuie să gestioneze mii de subsisteme și dispozitive conectate simultan, fără întârzieri în comunicare, interogare a datelor, stocare, procesare și publicare a datelor.
3. Platforma de integrare trebuie să fie scalabilă orizontal și vertical, permițând o simplă extindere a utilizatorilor, tehnologiilor, subsistemelor și dispozitivelor orașelor inteligente.
4. Platforma de integrare trebuie să funcționeze independent de sistemul de operare (trebuie să accepte Microsoft Windows Server și sistemele de operare Linux).
5. Platforma de integrare va fi împărțită în module/aplicații separate care vor comunica și partaja informații prin Message Broker.
6. Platforma de integrare trebuie să fie bazată pe evenimente. Toate datele dobândite din tehnologii individuale sau utilizate pentru schimbul de date de interoperabilitate sunt comunicate și transferate ca evenimente generale.
7. Platforma de integrare trebuie să permită integrarea noilor tehnologii fără a schimba nucleul sistemului. Toate integrările ar trebui să fie conectori (module) independenți de miezul sistemului, ușor de înlocuit, actualizabile, permițând noi integrări de sistem fără a afecta stabilitatea sistemului de producție.
8. Platforma de integrare trebuie să utilizeze procesarea datelor în timp real pentru a automatiza scenariile de automatizare sensibile la întârziere (controlul traficului, managementul priorităților etc.).
9. Platforma de integrare trebuie să ofere un motor bazat pe reguli (Rule Engine) cu capacitatea de a defini reguli personalizate și seturi de reguli pentru gestionarea diferitelor scenarii.
10. Platforma de integrare trebuie să ofere o bază de date non-relațională adecvată pentru stocarea și procesarea datelor în timp real. Exportul dintr-o bază de date non-relațională în sisteme de baze de date SQL standard trebuie să fie acceptat.

11. Stocarea datelor platformei de integrare stochează orice metadate suplimentare pentru înregistrările deja stocate, fără a specifica structura acestora în prealabil.

12. Platforma de integrare trebuie să furnizeze formatul de date REST API și JSON complet documentat pentru a integra aplicații terță parte într-un context la nivel de oraș.

13. Platforma de integrare definește un plic de date universal pentru stocarea tuturor informațiilor operaționale despre articol, cum ar fi starea de funcționare curentă a acestuia sau evenimentele care au avut loc.

14. Interfața de utilizator a platformei de integrare se bazează pe accesul web care acceptă toate browserele web principale. Utilizatorii nu ar trebui să solicite instalarea niciunui client software pentru funcționalitatea operațională.

15. Platforma de integrare nu trebuie să necesite utilizarea niciunui plugin terță parte, cum ar fi Adobe Flash, Java Applet sau orice alt plugin.

16. Platforma de integrare trebuie să ofere o interfață standardizată care să permită conectarea la servicii de date online precum GoogleMaps, BingMaps, OpenStreet Maps, Mapbox și altele pentru a utiliza conținutul hărții, eventual datele de trafic în timp real furnizate de astfel de platforme. Publicarea propriilor informații privind datele de transport pe astfel de platforme va fi, de asemenea, acceptată.

17. Platforma de integrare trebuie să colecteze, să analizeze și să proceseze informațiile de trafic în timp real de la mai multe sisteme de control al traficului, contoare de trafic, analizoare de trafic sau servicii online într-o manieră integrată.

Informații licența :

- mai mult de 1.000 de controlere pot fi conectate pentru fiecare soluție de transport server
- Rata de recuperare a datelor de 1000 ms
- Monitorizare online în timp real a intersecției -planul de semnal în timp real și datele controlerului SSZ pot fi monitorizate în mai multe ferestre independente
- Configurați drepturile și rolurile utilizatorului
- Deschideți interfața/funcționalitatea plug-in pentru a monitoriza alte aplicații ITS sau chiar un controler terță parte
 - Protocolul OCIT-O V3.0 implementat
 - Protocoale directe ale terților
- Capacitate de control pe mai multe niveluri
- Programator de evenimente
- Instrumente manuale de control
- Setări de preferințe pentru VIP (vehicule cu sistem de salvare integrat) și transport public
- Interfața de comunicare cu terți - API
- Monitorizarea procesului de control
- Monitorizare multiregională și regională
 - Vizualizare hartă
 - Vedere regiune
 - Privire de ansamblu coordonată a grupului

- Monitorizare de bază sau avansată a stării
 - Afișare interactivă a intersecțiilor individuale cu vizualizarea stării curente de control (semnale, detectoare și alte intrări și ieșiri)
 - Monitorizare în timp real și înregistrată a stării semnalului de trafic folosind o diagramă cu bare
 - Prezentare generală a stării componentelor controlerului, inclusiv subsisteme individuale (detectoare, dispozitive de semnalizare)
 - Istoricul evenimentelor din sistem (erori, comenzi de control, modificări de stare etc.)
 - Monitorizarea grafică a eficienței coordonării
 - Afișarea solicitărilor de la detectoare, inclusiv solicitările de la transportul public
 - Validarea automată a datelor detectorului (identificarea evenimentelor neașteptate)
 - Vizualizarea datelor istorice ale detectorului
 - Notificarea evenimentelor
 - în mobil
 - Notificare prin SMS (conform setărilor utilizatorului)
 - E-mail (conform setărilor utilizatorului)
 - Schimbarea planului central/starea operațională
 - Comutator central pe faza manuală
 - Rute de intervenție - stabilirea rutelor de intervenție pentru vehiculele cu drept de trecere (trecerea grupurilor definite de controlori la faza în funcție de timpul stabilit și decalajele intersecțiilor individuale)
 - Preferințe de transport public
 - Comutarea unui grup de controlere la un program definit
 - Program central - comutare conform programului central pentru grupuri de controlere predefinite (program orar)
 - Editarea programului local - adică schimbarea programelor, starea de funcționare în conformitate cu programul care este încărcat local în controler poate fi actualizată în timpul rulării
 - Trecerea programului/stării operaționale în faza manuală a controlerului pe baza unor condiții definite (de exemplu, modificarea intensității, marcarea timpului etc.)
 - Control în timp real bazat pe date de la controlerele individuale, schimbarea modului de funcționare a controlerului - la cerere sau la program, schimbarea planurilor și modificarea parametrilor acestora
 - Comunicarea între modulele individuale ale sistemului și dispozitivele conectate are loc prin TCP/IP folosind protocolul OCIT- 3.0.
- Autoritatea contractantă prin informațiile descrise mai sus da posibilitatea tuturor ofertanților să își achiziționeze produsele conform sau echivalent cu cele menționate mai sus. Având în vedere aceste descrieri succinte, suficient de precise și de inteligibile ale caracteristicilor respective ale produselor conduc la realizarea obiectivului contractului cu precizarea integrării tuturor intersecțiilor și automatelor existente la nivel de

Față de aceste măsuri de remediere, Consiliul constată că autoritatea contractantă în mod corect a pus în aplicare decizia CNSC în sensul eliminării specificațiilor tehnice care indică anumit produs/o marcă/o anumită origine/un anumit procedeu, însă cu sublinierea faptului că:

- automatele de comandă care vor fi oferite trebuie să fie **compatibile cu sistemul de management al traficului, sistem care este deja implementat și care se bazează pe un soft descris în studiul de fezabilitate;**
- echipamentele care vor fi oferite trebuie să funcționeze într-un **program de management al traficului care să aibă la bază un soft capabil să integreze și automatele existente la nivelul autorității contractante.**

Situația existentă (sistemele existente și funcționale) a fost detaliată în mod corect în cadrul studiului de fezabilitate potrivit 7 din HG nr. 307/2016 care dispune în mod expres:

„(1) **Studiul de fezabilitate este documentația tehnico-economică prin care proiectantul, fără a se limita la datele și informațiile cuprinse în nota conceptuală și în tema de proiectare și, după caz, în studiul de prefezabilitate, analizează, fundamentează și propune minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice diferite, recomandând, justificat și documentat, scenariul/opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă) pentru realizarea obiectivului de investiții.**

(2) **Scenariul/Opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă) potrivit alin. (1), cuprinde:**

a) soluția tehnică;

b) **principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții;**

c) certificatul de urbanism, avizele conforme pentru asigurarea utilităților, precum și avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții;

d) strategia de implementare, exploatare/operare și de întreținere a investiției.

(3) În cazul obiectivelor de investiții a căror funcționare implică procese tehnologice specifice, componenta tehnologică a soluției tehnice poate fi definitivată ori adaptată tehnologiilor adecvate aplicabile pentru realizarea obiectivului de investiții, la faza de proiectare - proiect tehnic de execuție, în condițiile art. 12 alin. (1).

(4) Indicatorii tehnico-economici prevăzuți la alin. (2) lit. b) cuprind:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj în conformitate cu devizul general;

b) **indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță** - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții -

și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

c) indicatori financiari, socioeconomi, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

(5) Pentru indicatorii tehnico-economici prevăzuți la alin. (4) lit. c), proiectantul indică, în cadrul studiului de fezabilitate, valorile admisibile și intervalele în care se pot încadra acestea, în funcție de specificul obiectivului de investiții și în conformitate cu normele și reglementările tehnice în vigoare.

(6) În situația în care, după aprobarea indicatorilor tehnico-economici, apar schimbări care determină modificarea în plus a valorilor maxime și/sau modificarea în minus a valorilor minime ale indicatorilor tehnico-economici aprobați ori depășirea intervalelor prevăzute la alin. (5), sunt necesare refacerea corespunzătoare a documentației tehnico-economice aprobate și reluarea procedurii de aprobare a noilor indicatori, cu excepția situațiilor de actualizare a acestora prevăzute în Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare, și în Legea nr. 273/2006, cu modificările și completările ulterioare.

(7) Studiul de fezabilitate se aprobă potrivit competențelor stabilite prin Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare, și Legea nr. 273/2006, cu modificările și completările ulterioare.

(8) **Conținutul-cadru al studiului de fezabilitate este prevăzut în anexa nr. 4".**

Potrivit anexei nr. 4 din HG nr. 907/2016 studiul de fezabilitate cuprinde:

„A. PIESE SCRISE

1. Informații generale privind obiectivul de investiții

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

1.4. Beneficiarul investiției

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate

2. Situația existentă și necesitatea realizării obiectivului/ proiectului de investiții

2.1. **Concluziile studiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză**

2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare

2.3. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

2.4. Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității obiectivului de investiții

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

3. Identificarea, propunerea și prezentarea a minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice pentru realizarea obiectivului de investiții²)

Pentru fiecare scenariu/opțiune tehnico-economic(ă) se vor prezenta:

3.1. Particularități ale amplasamentului:

a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietății sau titlul de proprietate, servituți, drept de preemțiune, zonă de utilitate publică, informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz);

b) relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

c) orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite;

d) surse de poluare existente în zonă;

e) date climatice și particularități de relief;

f) existența unor:

- rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

- posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție;

- terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională;

g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:

(i) date privind zonarea seismică;

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice;

(iii) date geologice generale;

(iv) date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz;

(v) încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare;

(vi) caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic.

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:

- caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții;

- varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia;

- echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse.

3.3. Costurile estimative ale investiției: (...)

3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

- studiu topografic;
- studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitate a terenului;
- studiu hidrologic, hidrogeologic;
- studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;
- studiu de trafic și studiu de circulație;
- raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;
- studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere;
- studiu privind valoarea resursei culturale;
- studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției.

3.5. Grafice orientative de realizare a investiției

4. Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico- economic(e) propus(e)

4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință

4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția

4.3. Situația utilităților și analiza de consum:

- necesarul de utilități și de relocare/protejare, după caz;
- soluții pentru asigurarea utilităților necesare.

4.4. Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:

a) impactul social și cultural, egalitatea de șanse;

b) estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare;

c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz;

d) impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz.

4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții

4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară

4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate

4.8. Analiza de senzitivitate

3) Prin excepție de la prevederile pct. 4.7 și 4.8, în cazul obiectivelor de investiții a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnico-economică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate.

4.9. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor

5. Scenariul/Optiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă)

5.1. Compararea scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)

5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

a) obținerea și amenajarea terenului;

b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului;

c) soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși;

d) probe tehnologice și teste.

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

c) indicatori financiari, socioeconomi, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

5.5. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

5.6. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.

6. Urbanism, acorduri și avize conforme (...)

7. Implementarea investiției (...)

8. Concluzii și recomandări"

Rezultă, astfel fără putință de tăgadă că elementele tehnice și de performanță care se regăsesc în studiul de fezabilitate sunt doar cu caracter de recomandare, sunt specificații minimale și sunt elaborate de către proiectant beneficiarului investiției, ofertanții putând ca în cadrul propunerilor tehnice pe care le vor depune să oferteze echipamente cu specificații tehnice superioare singura condiției impusă de către autoritatea contractantă în cadrul măsurilor de remediere fiind aceea ca ele să se fie compatibile și să se integreze cu sistemul care deja există implementat.

Față de aceste aspecte, Consiliul nu poate reține susținerile contestatorului cu privire la faptul că studiul nu trebuie să conțină

specificații tehnice ci acesta trebuie să identifice, să facă referire doar la funcționalități, necesare obiectivului de investiții.

Potrivit prevederilor art. 35 alin. (1) și (2) coroborat cu alin. (5) din OUG nr. 34/2006, caietul de sarcini trebuie să conțină în mod obligatoriu specificațiile tehnice, caracteristicile de natură tehnică care să permită fiecărui produs să fie descris în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesităților autorității contractante și să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

Necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante, relevante în acest caz fiind dispozițiile art. 3 alin. (1) lit. a) și art. 4 alin. (3) lit. a) din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006.

În raport cu prevederile legale antementionate, rezultă fără putință de tăgadă faptul că autoritatea contractantă nu dorește implementarea unui sistem al traficului aplicabil la nivelul întregului municipiu, deoarece necesitatea ei constă în achiziționarea unui sistem care să se integreze și să asigure interoperabilitatea cu celelalte sisteme care există deja și sunt funcționale la momentul de față la nivelul Municipiului și ale Zonei Metropolitane

Având în vedere dispozițiile art. 35 alin. (2) din OUG nr. 34/2006, Consiliul constată că autoritatea contractantă urmărește să achiziționeze un sistem al traficului care să fie compatibil cu sistemele de trafic deja existente și folosite de către autoritatea contractantă și care la momentul inițierii procedurii erau utilizate de aceasta, astfel cum rezultă din cadrul studiului de fezabilitate pag. 4 și cum a fost subliniat și în cadrul punctului de vedere transmis.

Impunerea anumitor cerințe de îndeplinire a condiției de compatibilitate cu echipamentele și/sau sistemele existente în cadrul autorității contractante nu are ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici și nici nu are ca efect favorizarea sau eliminarea participării la procedura de atribuire a anumitor operatori economici sau a anumitor produse (cu excepția celor care nu corespund necesităților obiective ale autorității), în caz contrar s-ar ajunge la paradoxul înlocuirii, ulterioare, a echipamentelor și/sau sistemele deja existente cu altele care să fie compatibile cu produsele ce urmează a se achiziționa ca urmare a prezentei proceduri.

Dreptul autorităților contractante de a achiziționa sistem de management al traficului compatibile cu cele deja existente nu poate fi restricționat, pe considerentul eronat susținut de contestator, al nerespectării prevederilor legii care reglementează achizițiile publice cu atât mai mult cu cât achiziționarea unor sisteme necompatibile sau parțial compatibile ar putea conduce la funcționarea necorespunzătoare sau la cheltuieli suplimentare pentru autoritatea contractantă.

Consiliul nu poate obliga autoritatea contractantă să achiziționeze orice sistem indiferent de caracteristicile tehnice, întrucât s-ar limita dreptul autorității de a contracta sisteme care corespund întocmai necesităților sale obiective, prevăzut la art. 35 alin. (2) din ordonanța de urgență.

Riscul ca în cadrul procedurii să participe și chiar să câștige procedura un operator economic care nu poate executa în bune condiții contractul, datorită faptului că în cadrul caietului de sarcini nu ar fi fost expres detaliate necesitățile autorității contractante, aparține autorității contractante, aspect care ar putea să conducă la ofertarea unor sisteme incompatibile cu echipamentele/sisteme pe care autoritatea contractantă le deține deja.

Mai mult, detalierea în cadrul studiului de fezabilitate a acestor specificații tehnice, care sunt simple recomandări minimale ale proiectantului și pe care contestatorul susține că sunt restrictive, au rolul de a oferi operatorilor economici toate informațiile necesare cu privire la echipamentele și sistemele care există deja implementate în cadrul autorității contractante, aceștia neavând obligația de a oferi în cadrul acestei procedurii unele identice așa cum în mod eronat susține contestatorul ci unele care să fie compatibile și să poată fi integrate, astfel subliniat atât în cadrul măsurilor de remediere cât și în cadrul punctului de vedere al autorității contractante.

Autoritatea contractantă dorește interconectarea în cadrul sistemului, ce face obiectul prezentei proceduri, a echipamentelor/sistemelor pe care deja le deține, astfel că cerința de compatibilitate și descrierea situației existente sunt justificate.

Autoritatea contractantă nu are dreptul să introducă cerințe nejustificate, potrivit art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016. Însă în cadrul contestației, contestatorul solicită eliminarea specificațiilor tehnice din cadrul studiului de fezabilitate, înscris care nu este elaborat de către autoritatea contractantă, ci de către un proiectant și care conține informații cu privire la situația existentă, scenariile propuse și indicatori/specificații de performanță minimale.

Prin măsurile de remediere autoritatea contractantă a făcut trimitere la studiul de fezabilitate ca și document care conține detaliată a situației actuale și nu ca și document, în cadrul căruia sunt indicate

specificațiile tehnice fixe și obligatorii ale echipamentelor și sistemelor care urmează a fi achiziționate prin derularea acestei proceduri.

Având în vedere toate aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge ca nefondată contestația formulată de SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Prezenta decizie este obligatorie, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, în temeiul art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,