

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) 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....

Data:...

Prin contestația nr...., înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr...., formulată de..., cu sediul social în..., sectorul..., str.... nr...., ..., etaj... și 6, înmatriculată la registrul comerțului cu nr...., având cod unic de înregistrare..., atribut fiscal RO, reprezentată de ..., în calitate de Președinte al Consiliului de Administrație și convențional de ... S.P.A.R.L., cu sediul în... nr...., sector..., București, unde solicită și comunicarea tuturor actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire, elaborată de către cu MUNICIPIUL..., cu sediul în... nr...., județul..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul licitației deschise, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „... „...”- *loturile 1, 2, 3 și 4, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr...., s-a solicitat:*

1. Suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea cauzei, în temeiul prevederilor art. 22 din Legea nr. 101/2016

2. Obligarea autorității contractante la modificarea secțiunii IV.2.2) din anunțul de participare nr.... 5 și prelungirea... cu cel puțin 15 zile lucrătoare de la:

- data publicării în SEAP a modificărilor/completărilor aduse documentației de atribuire; sau

- data desuspendării în SEAP a procedurii de atribuire de către autoritatea contractantă; sau

- în ipoteza respingerii contestației, data soluționării contestației de către Consiliu și a comunicării deciziei către părți, oricare dintre aceste date este ultima din punct de vedere cronologic,

și, pe cale de consecință, publicarea unei erate la anunțul de participare nr.... privind noul termen de depunere a ofertelor;

3. Obligarea autorității contractante la anularea cerințelor nelegale din anunțul de participare nr.... și documentația

de atribuire și eliminarea/modificarea/completarea corespunzătoare a acestora, astfel încât documentația de atribuire să fie pusă în concordanță cu dispozițiile legale aplicabile în materia achizițiilor publice și legislația specifică:

nr. crt.	Prevederea/cerința din documentația de atribuire	Eliminarea/modificarea/completarea cerinței astfel încât documentația de atribuire să fie pusă în concordanță cu dispozițiile legale aplicabile în materia achizițiilor publice și legislația specifică
1.	Secțiunea II.2.2) - Coduri CPV din Fișa de date, precum și celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ înlocuirii codului CPV principal indicat în documentația de atribuire, atât general, cât și pe fiecare lot în parte; ■ indicării corecte a codurilor CPV secundare, în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
2.	Contradicții din perspectiva activităților solicitate din Caietul de sarcini și din celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	Remediarea documentației de atribuire în sensul:
3.	Factorii de evaluare nu permit desemnarea unei oferte câștigătoare în mod corect	Remediarea documentației de atribuire în sensul stabilirii unor factori de evaluare care să permită departajarea corectă a ofertelor, astfel încât: - în aceleași condiții de calitate tehnice / garanție, oferta câștigătoare să fie cea cu prețul cel mai mic; ■ ofertele să fie departajate în mod predictibil de factorii de evaluare tehnici prin: (a) stabilirea unei durate maxime/plafoane (ex. în luni/ani) peste care nu se mai acordă punctaj suplimentar, și/sau (b) instituirea unei grile pe intervale determinate (ex. luni), cu punctaj descrescător/creșterea controlată și metodologie ușor de verificat, și operarea modificărilor necesare în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
4.	Pag. 26 din Caietul de sarcini, precum și celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ stabilirii unui termen de livrare realist, proporțional cu complexitatea activităților și nerestrictiv, ■ eliminării cerințelor privind obligațiile contractantului de obținere a autorizațiilor de construire, în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
5.	Pag. 26 din Caietul de sarcini privind realizarea de lucrări de cablare pentru 165 de autovehicule, incluzând în mod expres și cablarea a 7 microbuze electrice ce	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ eliminării cerinței de cablare a unui număr de 7 microbuze electrice; ■ stabilirii în mod clar doar a unei cerințe de montare a conectorilor necesari pe cablurile existente în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în

	urmează a fi achiziționate printr-un alt proiect finanțat prin PNRR, precum și celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
6.	Punctul 2 - Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze) de la pag. 18 din Caietul de sarcini privind dotările, precum și celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ eliminării cerinței de furnizare panouri indicatoare de rută/ destinație electronice, cu LED-uri, fixate frontal și lateral, precum și a unui computer de comandă amplasat la bordul vehiculului care va permite șoferului selectarea rutei și destinației, pentru un număr de 7 microbuze electrice care urmează să fie achiziționate printr-un proiect finanțat prin PNRR în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
7.	Caietul de sarcini (pag...., punctul 5) cu privire la dotarea a... 8 de autovehicule existente (Menarinibus, Mercedes hibrid, SOR electric, Karsan electric, Solaris troleibuze) cu computere de bord noi, precum și celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ În principal - eliminării cerinței de dotare a celor... 8 de autovehicule existente cu computere de bord noi fără punere în funcțiune, respectiv să coreleze obiectivele proiectului exclusiv cu acele echipamente care aduc o utilitate imediată în cadrul sistemului integrat de taxare și management transport metropolitan; sau ■ În subsidiar - să prevadă în mod expres că echipamentele vor fi de tip computer de bord deschis, interoperabile cu echipamentele care vor fi achiziționate ulterior de la furnizori terți, pentru a evita limitarea concurenței la un singur furnizor. în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
8.	Cerințe de integrare a soluției ce urmează a fi implementată, atât cu infrastructura existentă (e.g. cârduri MIFARE, validatoare și computere de bord deja instalate, dispeceratul actual), cât și cu infrastructura viitoare (echipamente ce vor fi achiziționate în cadrul altor proiecte PNRR) din Caietul de sarcini, precum și celelalte referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ introducerii în documentația de atribuire a specificațiilor tehnice detaliate privind protocoalele, API-urile și standardele de interoperabilitate aplicabile pentru validatoare, computere de bord și alte echipamente; ■ precizării unor cerințe minime de integrare cu back-office-urile și cu infrastructura existentă și viitoare, pentru a evita crearea de „sisteme închise” și pentru a asigura o concurență reală și nedistorsionată, în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
9.	Cerințele generale de rezistență la factori de mediu și mecanici, precum și cerințele privind influența echipamentelor asupra mediului, din Caietul de sarcini, precum și celelalte	Remediarea documentației de atribuire în sensul: ■ definirii unor seturi minime și coerente de cerințe pentru fiecare mediu de operare (vehicul, stație, centru ■ eliminării cerințelor disproporționate sau introduse arbitrar, care nu au legătură directă cu mediul sau cu scopul real al utilizării

referințe din documentația de atribuire și clarificările subsecvente de date), aplicabile uniform tuturor echipamentelor instalate în același mediu, pentru a evita tratamente diferențiate și arbitrar; ■ precizării explicite a standardelor tehnice relevante - de exemplu, R118 pentru rezistența la foc, EN... pentru vibrații și șocuri, EN 55032/55024/... pentru compatibilitate electromagnetică și siguranță IT, respectiv EN... pentru echipamente utilizate în transport public - precum și a intervalelor de temperatură justificate tehnic și corelate cu mediul de utilizare:	echipamentului, întrucât acestea restrâng artificial concurența și contravin principiilor proporționalității și neutralității tehnologice; ■ reformulării cerințelor tehnice ca obiective de performanță care urmează a fi verificate la momentul livrării și punerii în funcțiune, prin prezentarea de către ofertant a documentelor de conformitate, certificatelor și rapoartelor de test, în cadrul procesului de recepție, și nu ca specificații de produs impuse rigid încă din faza de ofertare, în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).
--	---

În subsidiar:

în măsura în care Consiliul va respinge în tot sau în parte capetele de cerere formulate în principal sau în măsura în care va aprecia că modificările solicitate în principal conduc la anularea procedurii de atribuire:

4. Anularea procedurii de atribuire.

Prin Încheierea nr...., Consiliul s-a pronunțat asupra capătului de cerere privind suspendarea procedurii, pe care l-a admis. Pe rol se află celelalte capete de cerere.

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 legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ... solicită cele redată în partea introductivă.

Referitor la anunțul de participare și fișa de date, ... precizează: că nu există corespondență între obiectul efectiv al achiziției, respectiv obiectul fiecărui lot și codurile CPV asociate fiecăruia dintre cele 4 loturi prezentate în documentația de atribuire, existând inclusiv contradicții în cadrul aceluiași lot.

Importanța indicării cât mai exact a codului CPV relevant a fost subliniată și de ANAP.

Operatorii economici urmăresc procedurile prin filtre CPV în SEAP/TED. Astfel:

- un cod greșit împiedică accesul societăților cu experiență relevantă (care caută după codurile corespunzătoare domeniului lor);

- în același timp, atrage ofertanți nepotriviți, care pot depune oferte fără experiență reală în obiectul contractului.

Rezultatul este restrângerea artificială a concurenței, contrar principiilor art. 2 alin. (2) lit. b) și c) din Legea nr. 98/2016.

În consecință, ... solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să adopte măsuri de remediere în sensul:

- înlocuirii codului CPV principal indicat în documentația de atribuire, atât general, cât și pe fiecare lot în parte;

- indicării corecte a codurilor CPV secundare, în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

... susține că factorii de evaluare nu permit stabilirea ofertei câștigătoare în mod corect.

De asemenea, prin clarificările publicate la data de..., MUNICIPIUL...:

„Lotizarea a fost realizată strict din motive legate de faptul că finanțarea proiectului este realizată în cadrul a 4 contracte de finanțare distincte, precum și dorința autorității contractante de a implementa un sistem informatic complet integrat, ale cărui componente să partajeze și să schimbe automat date. Astfel, ofertanții interesați trebuie să depună în mod obligatoriu oferte pentru toate cele patru Loturi, iar evaluarea se va realiza integrat pentru toate cele patru loturi.

Ofertantul câștigător va semna patru contracte, câte unul pentru fiecare lot în parte dar va fi responsabil pentru implementarea unui sistem unitar și complet funcțional cu toate componentele achiziționate în toate cele 4 loturi.”

O astfel de precizare face așadar ca atribuirea tuturor loturilor să fie efectuată obligatoriu către același operator economic, dar în baza unor factori de evaluare diferiți, aspect care nu permite o departajare reală, corectă și unitară ofertelor.

În plus, nici factorii de evaluare aplicați individual, pe fiecare lot, nu asigură o departajare reală și posibil a fi pusă în practică.

Potrivit documentației de atribuire, pentru fiecare lot component al achiziției, factorul de evaluare „Prețul ofertei” are o pondere fixă de 80 puncte. Această abordare, aparent uniformă, generează însă o disproporție majoră între valoarea bugetată a loturilor și impactul punctajelor de preț în evaluarea cumulată a ofertelor:

- Lotul 1 are o valoare estimată de...;

■ Loturile 2, 3 și 4 au fiecare câte..., deși în mod evident acestea au obiective specifice diferite și presupun activități diferite.

Prin urmare, în termeni economici, 1 punct de preț la Lotul 1 „cântărește” semnificativ mai mult în lei decât 1 punct de preț la celelalte loturi.

Consecința practică este că un ofertant poate depune:

■ un preț mai ridicat decât concurenții pentru Lotul 1 (obținând totuși un punctaj semnificativ datorită valorii mari a lotului),

■ dar un preț mai scăzut pentru Loturile 2-4, acumulând un punctaj cumulat superior, deși valoarea totală ofertată pentru toate cele patru loturi este mai mare decât cea a altor concurenți. Practic, prin segregarea artificială a elementelor contractului în Loturi și condiționarea atribuirii tuturor loturilor doar către un singur operator economic, autoritatea contractantă permite manipularea punctajelor la factorul de evaluare preț, rezultatul fiind unul per total aberant.

Documentația stabilește acordarea a 20 puncte pentru „extinderea perioadei de garanție” (la Lotul 1 și 2 prin însumarea ponderilor celor doi subfactori referitori la garanție), prin formula:

$$\text{Punctaj} = (\text{Durata extensiei oferite} / \text{Durata maximă a extensiei}) * \text{nr. maxim de puncte}.$$

În lipsa unei durate maxime prestabilite (ex.: un plafon în luni sau ani), „durata maximă” devine, în mod arbitrar, cea mai mare durată declarată de un ofertant, cu riscul ca un competitor să declare durate nerealiste (de pildă, „garanție pe viață”), ceea ce duce: (i) la acordarea automată a punctajului maxim acelui ofertant; și (ii) la imposibilitatea comparării obiective a celorlalte oferte, întrucât denumitorul formulei nu este determinabil ex ante. O astfel de configurare a factorului de evaluare face algoritmul inaplicabil în mod previzibil și obiectiv.

În practică, duratele garanției mai mari de o anumită perioadă (stabilă în mod realist și obiectiv) nu se punctează suplimentar, tocmai pentru a face posibil calculul potrivit formulei indiferent de modul de ofertare.

Prin stabilirea acestor factori de evaluare, autoritatea contractantă a încălcat legislația în achiziții.

În consecință, ... solicită Consiliu să dispună obligarea autorității contractante la modificarea factorilor de evaluare, astfel încât:

■ în aceleași condiții de calitate tehnice/garanție, oferta câștigătoare să fie cea cu prețul cel mai mic:

■ ofertele să fie departajate în mod predictibil de factorii de evaluare tehnici prin:

(a) stabilirea unei durate maxime/plafoane (ex. în luni/ani) peste care nu se mai acordă punctaj suplimentar, și/sau

(b) instituirea unei grile pe intervale determinate (de ex.... luni), cu punctaj descrescător/creșterea controlată și metodologie ușor de verificat,

și operarea modificărilor necesare în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

Referitor la caietul de sarcini, ... arată că:

Termenul de 6 luni impus prin caietul de sarcini este nerealist raportat la procedura de recepție și la lucrările ce presupun autorizații

Documentația de atribuire stabilește un termen de maximum 6 luni pentru analiza, furnizare, instalare, configurare și testare a întregului sistem.

În pofida acestui termen nerealist de scurt (aplicabil pentru toate loturile), caietul de sarcini detaliază o procedură de recepție extrem de complexă, care presupune parcurgerea succesivă a mai multor etape:

- recepție cantitativă,
- recepție calitativă,
- scenarii de testare aprobate,
- procese-verbale distincte pentru echipamente, software și servicii, toate realizate în prezența comisiilor de recepție ale MUNICIPIULUI

Mai mult, documentația permite realizarea recepției calitative „în depozitul furnizorului sau al ...”, în măsura în care acolo pot fi verificate caracteristicile tehnice oferite.

Această formulare este ambiguă și lipsită de criterii clare, lăsând loc interpretărilor subiective: ofertantul nu are certitudinea când se va face recepția în depozit și când în teren. Practic, procedura de recepție este dublată (depozit + teren), ceea ce presupune timp suplimentar, incompatibil cu termenul de 6 luni.

În plus, contractul nu vizează exclusiv furnizarea de echipamente, ci include și executarea unor lucrări de cablare în stații și vehicule, lucrări supuse normativelor legale și pentru care este necesară întocmirea de documentații tehnice și obținerea autorizațiilor de construire, acolo unde este cazul. Din documentația de atribuire se poate interpreta că responsabilitatea elaborării documentațiilor pentru autorizații revine contractantului.

O astfel de interpretare generează o împărțire a responsabilităților care introduce dependențe de beneficiar și/sau de instituții terțe, care nu pot fi controlate de ofertant, făcând imposibilă respectarea termenului impus.

Este de notorietate că începerea executării unei lucrări nu poate fi efectuată înainte de obținerea autorizației de construire necesare.

Prin impunerea termenului de 6 luni, autoritatea contractantă a instituit o barieră nejustificată de participare, cu încălcarea art. 2 alin. (2) lit. b) și d) din Legea nr. 98/2016, care consacră principiile proporționalității și utilizării eficiente a fondurilor publice.

Un termen nerealist afectează concurența reală în procedură, întrucât operatorii economici serioși nu se pot angaja să finalizeze lucrările și recepția în intervalul impus, ceea ce limitează în mod artificial participarea la procedura de atribuire.

De altfel, pentru proceduri de o complexitate chiar mai redusă (orașe mai mici), autoritățile contractante au stabilit termene mult mai realiste pentru implementare.

În consecință, ... solicită Consiliu să dispună obligarea autorității contractante la:

- stabilirea unui termen de livrare realist, proporțional cu complexitatea activităților și nerrestrictiv,
- eliminarea cerințelor privind obligațiile contractantului de obținere a autorizațiilor de construire, operând modificările necesare în întreaga documentație de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

Documentația de atribuire (e.g. pag. 26 din caietul de sarcini) prevede realizarea de lucrări de cablare pentru 165 de autovehicule, incluzând în mod expres și cablarea a 7 microbuze electrice ce urmează a fi achiziționate printr-un alt proiect finanțat prin PNRR:

Se solicită realizarea unor lucrări de cablare pentru 165 de autovehicule, astfel: „...”.

În schimb, caietul de sarcini al achiziției microbuzelor electrice prevede expres că acestea vor fi livrate „pregătite cu rezerve de cablu de alimentare și cablu de date pentru montarea ulterioară a echipamentelor electronice”.

Microbuzele vor fi pregătite cu rezerve de cablu de alimentare și cablu de date pentru montarea ulterioară a următoarelor echipamente electronice:

- computer monitorizare GPS (la postul de conducere)
- MDVR și 4 camere video de supraveghere (salon pasageri, post conducere, frontal pe direcția de mers și lateral-dreapta)
- Validator carduri și bilete, în dreptul ușii pentru pasageri
- Ecran LCD pentru informarea la interior a pasagerilor, amplasat în partea din față (în spatele postului de conducere)

Prin urmare, cerința de recablare impusă ofertanților în cadrul prezentei proceduri dublează în mod nejustificat o activitate deja finanțată și inclusă în contractul de livrare al microbuzelor, contrar principiului bunei gestiuni financiare.

... solicită obligarea autorității contractante să:

- elimine cerința de cablare a unui număr de 7 microbuze electrice;
- stabilească în mod clar doar cerința de montare a conectorilor necesari pe cablurile existente,

și să opereze modificările necesare în întreg cuprinsul documentației de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

Documentația de atribuire aferentă prezentei proceduri prevede, la punctul 2 - Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze) de la pag. 18 din caietul de sarcini obligativitatea furnizării și montării pentru fiecare vehicul, inclusiv pentru cele 7 microbuze, a următoarelor echipamente:

- validatoare,
- computer de bord,
- set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral, spate),
- panou de informare călători în salon,
- switch îmbarcat,
- antenă GPS+GSM:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie în curs de achiziție, cu următoarele echipamente:

- 2 x validatoare noi pentru 73 de autovehicule care vor circula pe liniile orașenești și câte un validator pentru 15 autovehicule care vor circula pe liniile metropolitane și pentru 7 microbuze
- 1 x computer de bord nou
- set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral și spate)
- panou de informare călători în salon
- switch îmbarcat
- antenă GPS+GSM”

În paralel, caietul de sarcini aferent achiziției celor 7 microbuze electrice (Anunț nr...., Cap. 5.20 - Echipamente IT&C) prevede în mod expres că fiecare microbuz va fi livrat deja dotat cu: funcție hands-free sau interfață USB.

- Microbuzul va fi dotat cu 2 panouri indicatoare de rută/destinație electronice, cu LED-uri fixate frontal și lateral astfel încât să fie vizibile dinspre exterior de către călătorii care așteaptă în stație. Panourile LED vor fi însoțite de un computer de comandă amplasat la bordul vehiculului care va permite șoferului selectarea rutei și destinației, programate în prealabil cu ajutorul unui sistem software ce va fi pus la dispoziția beneficiarului pentru a fi utilizat pe întreaga durată de viață a vehiculelor.

Coroborând cele două caiete de sarcini, se constată o dublare evidentă a cerințelor:

■ furnizorul microbuzelor PNRR are obligația să livreze vehiculele gata dotate cu panouri electronice și computer de comandă;

■ furnizorul selectat prin prezenta procedură ar trebui, din nou, să furnizeze aceleași echipamente pentru aceleași 7 microbuze, generându-se și în acest caz o dublă finanțare contrară legislației naționale și europene astfel cum am demonstrat la secțiunea anterioară.

... solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să elimine cerința de furnizare panouri indicatoare de rută/destinație electronice, cu LED-uri, fixate frontal și lateral, precum și a unui computer de comandă amplasat la bordul vehiculului care va permite șoferului selectarea rutei și destinației, pentru un număr de 7 microbuze electrice care urmează să fie achiziționate printr-un proiect finanțat prin PNRR și să opereze modificările necesare în întreg cuprinsul documentației de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

Obiectul achiziției prevede dotarea a... 8 de autovehicule existente (Menarinibus, Mercedes hibrid, SOR electric, Karsan electric, Solaris troleibuze) cu computere de bord noi. Caietul de sarcini (pag...., punctul 5) precizează astfel că:

„5. Dotarea unui număr de... 8 de autovehicule existente cu computere de bord noi, astfel:

Tip vehicul	Nr. Vehicule
Menarini bus Euro 6 - 3 uși	50
Mercedes hibrid - 3 uși	10
Mercedes hibrid - 4 uși	15
SOR electric - 2 uși	10
SOR electric - 3 uși	50
Karsan electric - 4 uși	12
Troleibuze Solaris - 4 uși	...

Toate aceste autovehicule sunt în prezent dotate cu sisteme ITS îmbarcate, inclusiv cu computere de bord. Computerele de bord furnizate în cadrul acestui contract vor fi instalate fără a se interveni în sistemele îmbarcate existente și fără să se pună în funcțiune. Punerea în funcțiune se va face în cadrul unui proiect viitor. În cadrul căruia se va realiza și achiziția restului de echipamente îmbarcate pentru aceste autovehicule.

Traducând cerința din caietul de sarcini, rezultă că:

■ flota de... 8 vehicule NU va deservi zona metropolitană ... prin echipamentele achiziționate, cel puțin până la implementarea unui viitor proiect neprecizat în timp;

■ nu există un orizont de timp clar pentru implementarea aceluși proiect viitor, ceea ce face imposibilă planificarea și evaluarea utilității echipamentelor:

- garanția echipamentelor se va diminua fără ca acestea să fie utilizate, diminuând protecția contractuală a beneficiarului;

- vehiculele sunt deja echipate cu computere de bord și restul de echipamente îmbarcate de producător, unele acoperite de garanția acestuia, ceea ce face intervenția problematică și riscantă (cel puțin până la ieșirea din garanție a acestora);

- lipsa cerinței de furnizare API pentru computerele de bord implică faptul că acestea nu sunt „echipamente deschise”, ceea ce creează premisele evidente pentru ca doar un singur furnizor să poată asigura integrarea ulterioară a echipamentelor din proiectul viitor.

Această abordare generează riscuri contractuale și tehnice majore pentru ofertanți: (i) nu există orizont de timp, (ii) garanția echipamentelor curge fără utilizare, (iii) nu există cerințe clare de interoperabilitate. Cerința contravine astfel:

- scopului organizării procedurii de atribuire prevăzut la art. 2 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, întrucât restrânge concurența prin favorizarea furnizorului care va asigura integrarea ulterioară și afectează tratamentul egal al ofertanților;

- cerințelor de bună gestiune financiară, prin risipirea fondurilor publice pe echipamente care nu au utilitate imediată și a căror garanție se va consuma fără a fi utilizate;

- principiului proporționalității, deoarece impune operatorilor economici obligații nejustificate raportat la obiectivele reale ale proiectului.

Achiziția de echipamente care nu aduc o utilitate imediată și a căror funcționalitate este condiționată de proiecte viitoare nesigure încalcă, de asemenea, principiul bunei gestiuni financiare mai sus amintit.

Având în vedere cele expuse, ... solicită Consiliului să dispună obligarea MUNICIPIULUI ... să remedieze documentația de atribuire, după cum urmează:

- În principal - să elimine cerința de dotare a celor... 8 de autovehicule existente cu computere de bord noi fără punere în funcțiune, respectiv să coreleze obiectivele proiectului exclusiv cu acele echipamente care aduc o utilitate imediată în cadrul sistemului integrat de taxare și management transport metropolitan;

sau

- În subsidiar - să prevadă în mod expres că echipamentele vor fi de tip computer de bord deschis, interoperabile cu echipamentele care vor fi achiziționate ulterior de la furnizori terți, pentru a evita limitarea concurenței la un singur furnizor.

și să opereze modificările necesare în întreg cuprinsul documentației de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

Documentația de atribuire nu furnizează detalii privind cerințele de integrare prezente și viitoare

Documentația de atribuire conține numeroase cerințe de integrare a soluției ce urmează a fi implementată, atât cu infrastructura existentă (e.g. carduri MIFARE, validatoare și computere de bord deja instalate, dispeceratul actual), cât și cu infrastructura viitoare (echipamente ce vor fi achiziționate în cadrul altor proiecte PNRR).

Aceste cerințe sunt formulate generic și fără precizarea detaliilor tehnice esențiale:

- nu sunt menționate standardele de interoperabilitate aplicabile (de ex. ITxPT, Transmodel, NeTEx);

- nu sunt precizate protocoalele de comunicație;

- nu sunt impuse API-urile minime care trebuie puse la dispoziție pentru compatibilitatea sistemelor, iar cerințele de integrare viitoare sunt lăsate în mod neclar la nivel declarativ.

În mod particular, caietul de sarcini prevede dotarea cu validatoare și computere de bord pentru flote existente și viitoare, însă nu include obligația expresă de furnizare a documentației tehnice, API-urilor deschise și specificațiilor de back-office necesare pentru integrarea acestora cu alte echipamente și sisteme.

În lipsa acestor cerințe minime, echipamentele furnizate riscă să funcționeze ca „sisteme închise”, ceea ce ar bloc... integrarea ulterioară și ar favoriza furnizorul inițial la viitoarele achiziții.

Mai mult, prin faptul că nu sunt definite cerințe clare privind deschiderea și interoperabilitatea echipamentelor (de ex. computerele de bord pentru cele... 8 de vehicule existente, care urmează să fie puse în funcțiune într-un proiect ulterior), se creează premisele favorizării unui singur furnizor, respectiv cel care va livra echipamentele viitoare.

În plus, cu titlu de exemplu, la nivel european, platforma „Interoperable Europe” 24 menționează riscul de vendor lock-in generat de lipsa interoperabilității. Doar ca o analogie pentru a sublinia importanța conceptului de interoperabilitate, politica de interoperabilitate europeană este considerată „inima” proiectului european 25, implementarea interoperabilității tehnice responsabile fiind recunoscută ca o modalitate de optimizare a valorii pentru bani și de protejare împotriva restricțiilor nejustificate ale concurenței 26.

... solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să adopte măsuri de remediere prin:

- introducerea în documentația de atribuire a specificațiilor tehnice detaliate privind protocoalele, API-urile și standardele de interoperabilitate aplicabile pentru validatoare, computere de bord și alte echipamente;

■ precizarea unor cerințe minime de integrare cu back-office-urile și cu infrastructura existentă și viitoare, pentru a evita crearea de „sisteme închise” și pentru a asigura o concurență reală și nedistorsionată și să opereze modificările necesare în întreg cuprinsul documentației de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

Analizând caietul de sarcini, se constată că cerințele generale de rezistență la factori de mediu și mecanici, precum și cerințele privind influența echipamentelor asupra mediului, nu sunt unitare și nu urmează logica amplasării și utilizării echipamentelor.

În loc ca aceste cerințe să fie aliniate în funcție de mediul real de operare (vehicul sau stație), ele sunt formulate divergent și par a fi preluate selectiv din fișele tehnice ale unor produse aparținând unor furnizori existenți, ceea ce conduce la o restrângere nejustificată a competiției.

Pentru echipamentele din stații, situația este similară: cerințele de temperatură și umiditate diferă între panouri, validatoare și automate, deși mediul de operare este comparabil.

Documentația de atribuire prevede etape distincte - analiză și proiectare, urmate de implementare și recepție. În acest context, ar fi rezonabil și conform cu principiul proporționalității și cu principiul neutralității tehnologice ca cerințele privind respectarea unor standarde tehnice (ex., EN... - vibrații și șocuri, standarde EMC, R118 - rezistență la foc, etc.) să fie verificate și demonstrate la momentul livrării și recepției prin certificate, rapoarte de test și procese-verbale, și nu transformate în condiții rigide de „catalog” impuse anterior ofertării.

Consiliul a sancționat constant utilizarea unor astfel de specificații tehnice în jurisprudența sa.

... solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă la adoptarea următoarelor măsuri de remediere privind cerințele tehnice din documentația de atribuire, prin:

■ definirea unor seturi minime și coerente de cerințe pentru fiecare mediu de operare (vehicul, stație, centru de date), aplicabile uniform tuturor echipamentelor instalate în același mediu, pentru a evita tratamente diferențiate și arbitrar.

■ precizarea explicită a standardelor tehnice relevante - de exemplu, EN... pentru vibrații și șocuri, EN 55032/55024/... pentru compatibilitate electromagnetică și siguranță IT, respectiv EN... pentru echipamente utilizate în transport public - precum și a intervalelor de temperatură justificate tehnic și corelate cu mediul de utilizare.

■ eliminarea cerințelor disproporționate sau introduse arbitrar care nu au legătură directă cu mediul sau cu scopul real al utilizării

echipamentului, întrucât acestea restrâng artificial concurența și contravin principiilor proporționalității și neutralității tehnologice;

- reformularea cerințelor tehnice ca obiective de performanță care urmează a fi verificate la momentul livrării și punerii în funcțiune, prin prezentarea de către ofertant a documentelor de conformitate, certificatelor și rapoartelor de test, în cadrul procesului de recepție, și nu ca specificații de produs impuse rigid încă din faza de ofertare,

- și să opereze modificările necesare în întreg cuprinsul documentației de atribuire (inclusiv în clarificările ulterioare publicării documentației de atribuire).

... să oblige autoritatea contractantă la prelungirea corespunzătoare a termenului de depunere a ofertelor este necesară prin prisma modificărilor și completărilor ce se impun a fi aduse documentației de atribuire în forma în care este aceasta publicată în SEAP la acest moment.

Publicarea unei documentații de atribuire care nu poate informa în mod clar și corespunzător ofertanții cu privire la cerințele pe care aceștia trebuie să le respecte prin oferta ce urmează a fi depusă are un impact semnificativ asupra modalității în care operatorii economici interesați să participe la această procedură de atribuire își vor pregăti ofertele.

Astfel, legiuitorul a instituit această obligație în sarcina autorităților contractante tocmai pentru ca orice operator economic interesat să dispună de un timp rezonabil pentru a-și putea elabora oferta prin raportare la cerințele modificate ale documentației.

Termenul de depunere a ofertelor stabilit pentru data de... (ora 15:... p.m.) este insuficient.

Prin urmare, se impune obligarea autorității contractante la modificarea anunțului de participare nr...., prin prelungirea... cu cel puțin 15 zile lucrătoare de la:

- data publicării în SEAP a modificărilor/completărilor aduse documentației de atribuire; sau

- data desuspendării în SEAP a procedurii de atribuire de către autoritatea contractantă; sau

... apreciază că prin întocmirea deficitară a documentației de atribuire, autoritatea contractantă a încălcat și principiile din materia achizițiilor publice prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

În măsura în care onoratul Consiliu va considera că remedierea documentației de atribuire nu este posibilă, iar modificarea cerințelor mai sus amintite reprezintă elemente centrale ale procedurii de atribuire, echivalente cu modificări semnificative în sensul art. 55 alin. (1) lit. a) din Normele metodologice, ... solicită în subsidiar anularea procedurii de atribuire.

Modificarea la acest moment a unor elemente esențiale ale procedurii de atribuire, de la însăși modalitatea de structurare (artificial pe loturi, însă urmărindu-se în fapt atribuirea unui contract integrat) presupune refacerea și corelarea întregii documentații de atribuire, precum și a altor documente corespunzătoare (e.g. strategia de contractare) ar încălca în mod flagrant principiile prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, cel puțin egalitatea de tratament, transparența și asumarea răspunderii.

În punctul său de vedere nr.../... asupra contestației, înregistrat la Consiliu cu nr...., autoritatea contractantă solicită respingerea contestației ca nefondată și rămasă fără obiect.

Autoritatea contractantă menționează că a pus la dispoziția tuturor operatorilor economici interesați un set consolidat de răspunsuri la întrebările de clarificare, prin care au fost explicate detaliat cerințele tehnice, corectate eventualele erori materiale și armonizate prevederile caietului de sarcini, tocmai pentru a asigura transparență, claritate și egalitate de tratament. Toate criticile din cadrul contestației au făcut și obiectul întrebărilor de clarificare adresate de către societatea contestatoare și au fost clarificate prin:

1. Răspunsul consolidat la întrebările de clarificare, publicat în SEAP în data de....

2. Clarificările din oficiu publicate în datele de... și respectiv... în acest context, analizând contestația formulată, rezultă că:

- o parte dintre criticile invocate sunt neîntemeiate, întrucât se bazează pe interpretări eronate ale cerințelor;
- o altă parte reprezintă simple neînțelegeri, care consideră că au fost deja lămurite și înlăturate prin răspunsurile de clarificare comunicate în mod oficial tuturor participanților.

Autoritatea contractantă solicită să se constate că, în forma prezentată, contestația nu mai are obiect, întrucât aspectele ridicate fie nu sunt întemeiate, fie au fost deja soluționate pe cale administrativă în cadrul procedurii de clarificări. Pentru aceste motive, solicită respingerea contestației ca nefondată și, respectiv, ca rămasă fără obiect.

Față de criticile din contestație, autoritatea contractantă răspunde:

1. MUNICIPIUL... nu a pus obiectul achiziției în corespondență cu codurile CPV

Eroarea din fișa de date se datorează utilizării unui fișier incorect de corespondență a codurilor CPV și a fost corectată prin erata publicată în data de... (document CN.../...). Codul CPV principal al achiziției a fost corectat și este acum... - ...

De asemenea, codurile CPV pentru fiecare lot au fost corectate astfel:

Lot 1:

Cod CPV principal:

- ... - Mașini de validare a biletelor Coduri CPV secundare:
- ... - Echipament de comunicații
- ... -.. - Servere
- ... - Computer de birou

Lot 2:

Cod CPV principal:

• ... -... - Pachete software si sisteme informatice Coduri CPV secundare:

- ... - Sistem de informare in timp real a pasagerilor

Lot 3:

Cod CPV principal:

•... - Sistem de informare in timp real a pasagerilor Coduri CPV secundare:

- ... - Sistem de informare in timp real a pasagerilor

Lot 4:

Cod CPV principal:

- ... - Echipament de comunicații Coduri CPV secundare:
- ... - Sistem de informare in timp real a pasagerilor

Autoritatea contractantă consideră că alegerea inițială a codurilor CPV nu a produs niciun efect asupra derulării procedurii, întrucât obiectul contractului a fost descris detaliat și complet prin caietul de sarcini și documentația de atribuire, iar operatorii economici interesați au putut identifica fără echivoc natura și scopul achiziției. Faptul că însuși contestatorul a sesizat diferența confirmă că operatorii economici vizați au înțeles corect obiectul achiziției și au avut deplina capacitate de a formula oferte conforme. Prin urmare, utilizarea temporară a unor coduri CPV eronate nu a afectat transparența, concurența sau egalitatea de tratament între potențialii ofertanți.

2. Factorii de evaluare nu permit stabilirea ofertei câștigătoare în mod corect

2.1 Factorul de evaluare financiar

Prin anunțul de schimbare nr:... publicat în data de... și clarificarea din oficiu aferentă CN1... /..., autoritatea contractantă a modificat algoritmul de stabilire a ofertei câștigătoare. Astfel:

Ofertele vor fi clasificate în ordinea descrescătoare a punctajului total, calculat conform formulei: $P_{Total} = P_f total + P_{f total}$, unde

$P_f total = 37\% P1 LOT1 + 21\% * P1 LOT2 + 21\% * P1 LOT3 + 21\% * P1 LOT4$

$P_t total = 25\% * (P2 LOT1 + P2 LOT2 + P2 LOT3 + P2 LOT4)$

Punctajul maxim pe care îl poate cumula o ofertă pentru toate cele 4 loturi este de 1... de puncte. A se vedea și Formular 12 - Modalitate de punctaj - din Secțiunea formulare.

Astfel, oferta câștigătoare va fi stabilită prin evaluarea integrată a celor 4 loturi, pentru cei doi factori de evaluare: tehnic și financiar. Pentru asigurarea unei relevanțe similare a punctajului financiar între loturi, ținând cont de faptul că unul dintre cele patru loturi are o valoare estimată mai mare decât celelalte, care au valori egale, formula de calcul a punctajului financiar total Pf total țină acum cont de ponderea relativă a valorii estimate a fiecărui lot în cadrul bugetului total al achiziției prin alocarea în cadrul punctajului financiar final a unei ponderi pentru punctajul financiar al fiecărui lot. Astfel, având în vedere faptul că valorile individuale ale bugetelor estimate pentru fiecare lot (iară TVA) sunt următoarele:

	Lot1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Total
	...	...	..., 04 Iei	...	...
Pondere	37%	21%	21%	21%	1... %

s-a avut în vedere, în cadrul formulei revizuite de calcul a punctajului total acordat factorului preț (pentru desemnarea câștigătorului tuturor celor 4 loturi), ponderarea punctajului acordat factorului preț al fiecărui lot cu proporția relevantă pentru respectivul lot, astfel încât „valoarea” unui punct de preț să fie aceeași pentru toate loturile.

Autoritatea contractantă consideră că prin modificarea realizată se rezolvă critica contestatoarei. 2.2 Factorii de evaluare tehnică

Tot prin anunțul de schimbare nr:... publicat în data de... și clarificarea din oficiu aferentă CN... /..., autoritatea contractantă a introdus (pentru fiecare lot și pentru fiecare factor de evaluare a garanției extinse, hardware și software), următoarele precizări și clarificări în formularea factorilor de evaluare tehnică:

Se poate propune suplimentarea garanției cu 1 an (12 luni), respectiv cu 2 ani (24 de luni), fără perioade intermediare și fără depășirea perioadei maxime de 5 ani (... de luni) de garanție totală oferită. În cazul în care se va oferi o perioadă totală de garanție mai mare de 5 ani, se va acorda punctajul maxim aferent subfactorului de evaluare, indiferent de perioada suplimentară oferită. În cazul în care se va oferi o perioadă de garanție care nu este un număr întreg de ani, atunci se va considera că durata de garanție ofertată este numărul obținut prin rotunjirea în minus a numărului de ani de garanție ofertată.

Se va oferi aceeași perioadă de garanție pentru componentele hardware pentru toate loturile. În cazul în care se vor oferi perioade de garanție pentru componentele hardware diferite pentru diferite loturi, garanția ofertată se va considera a fi cel mai mic număr de ani de garanție ofertată pentru oricare dintre loturi.

Astfel, s-a introdus o limită superioară a perioadei de garanție extinsă oferite. MUNICIPIUL... consideră că prin modificarea realizată se rezolvă critica contestatoarei.

3. Termenul de 6 luni impus prin caietul de sarcini este nerealist raportat la procedura de recepție și la lucrările ce presupun autorizații

Termenul maxim de implementare, solicitat prin caietul de sarcini, este determinat de constrângerile instrumentului de finanțare. Cele patru contracte de finanțare (aferele fiecărui lot în parte) se derulează în cadrul PNRR și au un termen maximal de implementare la finalul lunii iunie..., cu posibilitatea prelungirii până la finalul lunii august.... Având în vedere calendarul de derulare al acestei proceduri de atribuire, inclusiv evenimentele neprevăzute cum ar fi: contestarea documentației de atribuire, suspendarea procedurii, prelungirile de termene, întârzieri în etapa de evaluare din cauza necesității adresării unor întrebări de clarificare, contestarea deciziei de atribuire etc., termenul de 6 luni impus prin documentația de atribuire permite autorității contractante finalizarea procesului de implementare într-un interval de timp care să permită recuperarea cheltuielilor din bugetul nerambursabil. Orice prelungire a duratei de implementare face nefezabilă derularea proiectului și duce inevitabil la anularea sa și a prezentei proceduri de achiziție.

Referitor la critica contestatoarei că în pofida acestui termen nerealist de scurt (aplicabil pentru toate loturile), caietul de sarcini detaliază o procedură de recepție extrem de complexă, care presupune parcurgerea succesivă a mai multor etape, autoritatea contractantă consideră că acestea denotă o înțelegere eronată a prevederilor caietului de sarcini.

Opțiunea realizării recepției calitative „în depozitul furnizorului sau al ...” a fost prevăzută tocmai pentru a veni în sprijinul furnizorului, pentru a putea gestiona situații în care, fără vina acestuia, condițiile de la locul de instalare nu permit derularea procedurii de testare și în niciun caz pentru a dubla procedura de testare. De altfel nicăieri în caietul de sarcini nu se menționează faptul că testarea „în depozit” ar fi suplimentară celei de la locul de punere în funcțiune, aceasta fiind doar o interpretare eronată a contestatoarei.

Având în vedere că acest aspect a fost semnalat și printr-o întrebare de clarificare, autoritatea contractantă a inclus în răspunsul consolidat la întrebările de clarificare.

Referitor la criticile:

„În plus, contractul nu vizează exclusiv furnizarea de echipamente, ci include și executarea unor lucrări de cablare în stații și vehicule, lucrări supuse normativelor legale și pentru care este necesară întocmirea de documentații tehnice și obținerea autorizațiilor de construire, acolo

unde este cazul. Din documentația de atribuire se poate interpreta că responsabilitatea elaborării documentațiilor pentru autorizații revine contractantului. De asemenea, realizarea bransamentelor electrice este în sarcina Autorității Contractante (e.g. pag. 31 din Caietul de sarcini:...)”

„O astfel de interpretare generează o împărțire a responsabilităților care introduce dependențe de beneficiar și/sau de instituții terțe, care nu pot fi controlate de ofertant, făcând imposibilă respectarea termenului impus.”

Este de notorietate că începerea executării unei lucrări nu poate fi efectuată înainte de obținerea autorizației de construire necesare.”

Autoritatea contractantă precizează următoarele:

Interesul autorității contractante este acela de a finaliza implementarea acestui proiect în constrângerile de timp pe care contractele de finanțare le impun și care nu sunt negociabile. Astfel, este absurdă ipoteza că autoritatea contractantă își sabotează propria procedură de atribuire, introducând cerințe nejustificate care să facă procedura neatractivă pentru ofertanți.

Orice condiție „restrictivă” din perspectiva aspectelor criticate ar fi în mod evident restrictivă pentru orice participant la procedură, nu doar pentru unii.

Contestatoarea prezumă existența unor cerințe care nu există în documentația de atribuire. Astfel, nu există nicio cerință pentru furnizor de obținere a unei autorizații de construire, aceasta fiind o sarcină legală a beneficiarului. Referința la obligația contractorului privind „deținerea tuturor autorizațiilor și certificatelor necesare conform legislației în vigoare pentru execuția de lucrări, [...], atât pentru organizația sa cât și pentru personalul propus” este explicită, în sensul că se referă la autorizațiile necesare furnizorului și personalului său pentru a realiza tipul de lucrări precizate în caietul de sarcini și în niciun caz la autorizația de construire, care este evident o obligație legală a beneficiarului.

Trimiterile la duratele altor proiecte derulate de alte autorități contractante nu prezintă relevanță pentru situația de față, acele proiecte având alte obiective, arie de cuprindere și constrângeri temporale. Contestatoarea nu este obligată să transmită o ofertă în cazul în care consideră că nu se poate organiza pentru a finaliza contractele în termenul solicitat, însă nici nu poate solicita autorității contractante condiții imposibil de oferit de către aceasta, în speță pierderea finanțării nerambursabile și finanțarea din buget propriu a întregii investiții, pentru oferirea confortului de timp pe care contestatoarea îl dorește. De asemenea, contestatoarea nu este în situația de a decide faptul că alți potențiali ofertanți interesați nu pot finaliza contractul în termenul

necesar - acest aspect va deveni evident în urma finalizării procesului de depunere a ofertelor.

Singurele lucrări care necesită autorizare în cadrul proiectului sunt cele de instalare a unor stâlpi pentru panourile de informare pentru călători în stații, precum și cele de realizare a șanțurilor tăiate pentru îngroparea cablurilor de alimentare/comunicație. Pentru obținerea acestor autorizații de construire, autoritatea contractantă a demarat deja procedurile necesare (certificat de urbanism și avize necesare). Având în vedere faptul că primăriile care trebuie să emită autorizațiile de construire sunt parteneri în proiect, autoritatea contractantă a luat măsurile organizatorice necesare pentru obținerea cu celeritate a autorizațiilor de construire.

Referitor la faptul că nu este prevăzut un livrabil pentru documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii autorizației de construire, autoritatea contractantă precizează că lucrările sunt identificate în centralizatorul de la pagina 77, pentru lotul 3, iar documentațiile nu sunt prevăzute în acest centralizator pentru că nu constituie un livrabil de sine stătător, în baza căruia să se realizeze o plată. De asemenea, în cadrul secțiunii 4.6.2.1 ANALIZĂ, PROIECTARE DE DETALIU ȘI IMPLEMENTARE se precizează:

„Autoritatea contractantă solicită ca în cadrul proiectului să fie parcurse cel puțin următoarele etape obligatorii, care vor fi finalizate cu livrabile ce vor fi acceptate de către beneficiar:

- Analiza situației existente și Proiectarea detaliilor de execuție a sistemului, conform soluțiilor oferite”

Referitor la includerea în contestație, ca susținere a criticii aduse, a cerinței caietului de sarcini: „De asemenea, realizarea bransamentelor electrice este în sarcina Autorității Contractante”, confirmăm faptul că această responsabilitate este în sarcina autorității contractante, activitățile aferente au fost deja demarate și precizarea a fost inclusă în documentația de atribuire tocmai pentru a clarifica răspunderea ofertantului și dependența de finalizarea acestei activități a autorității contractante.

Având în vedere că aspectul legat de obținerea autorizației de construire a fost semnalat și printr-o întrebare de clarificare, autoritatea contractantă a inclus în răspunsul consolidat la întrebările de clarificare următorul răspuns:

„Răspuns solicitare de clarificare nr....

Responsabilitatea pentru obținerea autorizației de construire este în sarcina Autorității Contractante.” Concluzionând, cu referire la solicitările contestatoarei referitoare la aceste critici:

- autoritatea contractantă nu poate stabili un alt termen de finalizare a contractelor, din motive legate de disponibilitatea finanțării nerambursabile prin PNRR

- nu există în caietul de sarcini cerințe privind obținerea de către contractant a autorizației de construire, această responsabilitate fiind în sarcina autorității contractante, astfel că nu se pot elimina cerințe care nu există.

4. MUNICIPIUL... 7 microbuze cu alte proiecte

A fost realizată corectarea nesincronizării celor două documentații și s-a publicat în data de..., în cadrul răspunsului consolidat la clarificări.

Astfel, s-a eliminat din caietul de sarcini cerința privind cablarea celor 7 microbuze electrice, aceasta fiind într-adevăr prevăzută în alt proiect.

5. MUNICIPIUL... antamează cheltuieli inutile cu computerele de bord pentru... 8 de autovehicule existente

Referitor la critica privind cerința de dotare a unui număr de... 8 de autovehicule existente cu computere de bord noi și la concluziile contestatoarei, MUNICIPIUL...:

Contestatoarea este departe de a fi obiectivă în formularea acestei critici... este furnizorul computerelor de bord existente pe cele... 8 de autovehicule și, în mod evident, nu dorește ca acestea să fie înlocuite, dorind să își păstreze control actual asupra tuturor proiectelor care implică dotarea acestor autovehicule cu echipamente îmbarcate, precum și controlul asupra sistemului de informare pentru călători existent în MUNICIPIUL..., atât cel îmbarcat cât și cel din stații, care este gestionat de aplicația software al cărei furnizor de asemenea este și care comunică cu computerele de bord existente pe cele... 8 de autovehicule existente.

Strategia de dezvoltare a sistemului de taxare automată al ... este în sarcina ... și nu a furnizorilor care doresc să păstreze societatea captivă prin sisteme închise, așa cum este sistemul actual, format din componentele deja furnizate de către Pe lângă faptul... au deja o vechime de peste 10 ani și și-au atins limitele de performanță tehnică, acestea fac parte dintr-un sistem „închis”... și în legătură cu care ... a avut în permanentă probleme de integrare cu echipamente de la alți furnizori, inclusiv probleme de acces la datele de poziționare care au fost solicitate de terți furnizori de aplicații de rutare automată.

Aprecierile contestatoarei cu privire la modul în care vor fi utilizate în viitor autovehiculele din flota existentă a ..., precum și cu privire la strategia de viitor a ... și la orizontul de timp în care elementele acestei strategii se vor implementa sunt neavenite și nu au legătură cu această achiziție. ... nu are obligația de a-și prezenta public strategia de viitor privind achiziția de dotări, mai ales în condițiile în care unii dintre

actualii săi furnizori au tot interesul de a bloc... aceste noi achiziții, cum de altfel este și cea de față, având un interes evident în păstrarea status-quo-ului în care pot controla evoluția sistemelor informatice existente de taxare și de managementul flotei. Cu toate acestea, așa cum rezultă din informațiile prezentate în caietul de sarcini, ... a fost transparentă în prezentarea strategiei sale de tranziție la un nou sistem de taxare automată de tip account-based, strategie a cărei prime etape face obiectul prezentei proceduri de atribuire. Tocmai dependența de componentele de sistem (calculatoare de bord OBC și sisteme de informare călători) furnizate de către ... într-un proiect derulat acum 10 ani și utilizat în acest moment în sistemul care gestionează cursele urbane ale ... a făcut necesară elaborarea actualei strategii de migrare la un nou sistem, cu implementarea separată a componentei de gestiune a traseelor metropolitane și cu achiziționarea integrală a unor sisteme integrate și distincte de cele existente pentru transportul urban, inclusiv cu înlocuirea integrală a echipamentelor îmbarcate (computer de bord și echipamente de informare a călătorilor) din autovehiculele care vor fi utilizate pentru transportul metropolitan. În orice alt caz, orice potențial furnizor de echipamente și software de gestiune a flotei de transport metropolitan și a sistemului de informare a călătorilor din zona metropolitană ar fi fost forțat să colaboreze cu furnizorul actual de echipamente (RADCOM), care nu are specificații documentate pentru echipamentele sale și care astfel controlează în acest moment dezvoltarea sistemului de transport inteligent din MUNICIPIUL....

În cadrul prezentei achiziții s-a solicitat doar instalarea, nu și punerea în funcțiune a noilor computere de bord (OBC) pe vehiculele care deserveșc traseele urbane tocmai pentru că acest lucru nu ar fi fost posibil din cauza faptului că nu există specificații de conectare cu sistemele de informare a călătorilor din flota urbană existentă, sisteme furnizate de către RADCOM, iar dacă s-ar fi solicitat punerea în funcțiune a noilor OBC-uri cu păstrarea funcționalității sistemelor existente... ar fi putut face acest lucru și ar fi putut furniza noile OBC-uri pentru întreaga flotă ..., prelungind astfel dependența ... de acest unic furnizor. Din acest motiv, punerea în funcțiune a noilor OBC-uri în autovehiculele existente pe rutele urbane se va face printr-un proiect viitor gestionat de ..., proiect ale cărui detalii nu sunt în acest moment publice, dezvăluirea lor neconstituind pentru ... nici o obligație și nici un avantaj strategic în acest moment, în relația cu furnizorii săi actuali și viitori.

... a luat în calcul atât avantajele, cât și dezavantajele relative ale strategiei pe care a aprobat-o și pe care o implementează și consideră că aceasta prezintă cele mai multe avantaje strategice și operaționale.

... nu intenționează să mai repete erorile din trecut în ceea ce privește achiziția de echipamente și sisteme care să genereze o dependență de anumiți furnizori care să poată ulterior dicta strategiile sale de dezvoltare tehnologică. Din acest motiv, în cadrul prezentei achiziții se va solicita, în perioada de proiectare a sistemului integrat, documentarea tuturor interfețelor de comunicare între echipamente, precum și a celor de comunicare între platformele software și echipamentele imbarcate și instalate în teren, astfel încât să existe informațiile de ordin tehnic care să permită în viitor extinderea sistemului și cu echipamente de la alți furnizori.

Referitor la considerațiile punctuale ale contestatoarei, care „traduce” cerința caietului de sarcini, MUNICIPIUL...:

„flota de... 8 vehicule NU va deservi zona metropolitană ... prin echipamentele achiziționate, cel puțin până la implementarea unui viitor proiect neprecizat în timp”

Corect. Așa cum s-a precizat explicit prin caietul de sarcini, în cadrul proiectului se va dota complet și operaționaliza componenta de flotă care deservește traseele metropolitane (inclusiv sistemele software centralizate care vor gestiona această flotă). Flota de... 8 de vehicule pe care se vor instala doar OBC-uri achiziționate în cadrul acestei proceduri deservește doar rutele urbane și nu va fi integrată în acest moment în noul sistem software centralizat de taxare de tip account based (tocmai... nu pot fi integrate într-un nou sistem de taxare decât de către ..., motiv pentru care includerea cerinței de operaționalizare a noilor OBC-uri în flota urbană a... să poată oferta noile OBC-uri). ... are dreptul legal de a-și planifica propria strategie de dezvoltare și de achiziții... orizontul de timp când intenționează să demareze alte achiziții viitoare. Prezenta achiziție, din perspectiva flotei urbane, are doar obiectivul de a asigura furnizarea de noi OBC-uri, cu specificații tehnice superioare celor existente în acest moment, modul în care acestea vor fi operaționalizate constituind o componentă a strategiei viitoare a

„nu există un orizont de timp clar pentru implementarea aceluia proiect viitor, ceea ce face imposibilă planificarea și evaluarea utilității echipamentelor; ”

Planificarea și evaluarea utilității echipamentelor achiziționate este o sarcină a ... și nu a contestatoarei și a fost realizată ca o componentă a strategiei de modernizare a sistemului inteligent de gestiune a transportului în cadrul

„garanția echipamentelor se va diminua fără ca acestea să fie utilizate, diminuând protecția contractuală a beneficiarului; ”

... a luat în considerare acest aspect și l-a pus în balanță cu avantajele și dezavantajele altor alternative posibile. Garanția minimă de

3 ani solicitată, cu posibilitatea extinderii acesteia pentru obținerea unui avantaj competitiv al ofertanților oferă intervalul de timp necesar pentru ca ... să poată realiza migrarea întregii sale flote la noile sisteme. Acest lucru se va putea face fie prin integrarea noilor OBC-uri cu restul echipamentelor instalate în flota de autovehicule urbane (în cazul în care furnizorul echipamentelor de informare îmbarcate existente și al aplicației software centralizate care gestionează sistemele de informare îmbarcate și din stații, ..., va accepta acest lucru), fie, alternativ, prin achiziționarea de noi echipamente îmbarcate, în cazul în care furnizorii actuali nu vor fi deschiși la realizarea interconectării echipamentelor existente cu noile componente achiziționate.

„vehiculele sunt deja echipate cu computere de bord și restul de echipamente îmbarcate de producător, unele acoperite de garanția acestuia, ceea ce face intervenția problematică și riscantă (cel puțin până la ieșirea din garanție a acestora)”

... a luat în calcul aceste aspecte în cadrul strategiei sale, acesta fiind și motivul pentru care nu a solicitat punerea în funcțiune, pentru componenta de flotă urbană, a noilor OBC-uri. Punerea în funcțiune a acestora se va face printr-un proiect separat, în colaborare cu ceilalți furnizori de echipamente îmbarcate, în cazul în care aceștia vor dori să coopereze cu ... în acest demers.

„lipsa cerinței de furnizare API pentru computerele de bord implică faptul că acestea nu sunt „echipamente deschise”, ceea ce creează premisele evidente pentru ca doar un singur furnizor să poată asigura integrarea ulterioară a echipamentelor din proiectul viitor.”

Această afirmație este o simplă supoziție a contestatoarei. ... are experiența achiziției unor echipamente cu interfețe și standarde de comunicație nedocumentate..., și dorește tocmai ca prin acest nou proiect să evite erorile trecutului. Pe lângă toate cerințele explicite ale caietului de sarcini cu privire la obligațiile de integrare între sisteme, autoritatea contractantă va solicita ca parte a documentației de proiectare documentarea tuturor standardelor de comunicație între echipamentele furnizate, tocmai pentru a permite o independență de furnizori în cazul în care va fi necesară în viitor achiziția unor echipamente suplimentare care să fie integrate în sistemul care se achiziționează în acest moment.

Strategia de implementare solicitată prevede în cadrul secțiunii 4.6.2.1 ANALIZĂ, PROIECTARE DE DETALIU ȘI IMPLEMENTARE atât etapa de „Analiza situației existente și Proiectarea detaliilor de execuție a sistemului, conform soluțiilor oferite”, cât și etapa de „Implementare și integrare”. În cadrul acestor etape 5 autoritatea contractantă se va asigura ca livrabilele scrise realizate documentează complet interfețele de comunicare ale echipamentelor și aplicațiilor furnizate, o La pagina 20

a caietului de sarcini, în cadrul secțiunii 3.1 OBIECTIVE GENERALE ale achiziției, se precizează explicit: „ 7. Software ticketing tip Account Based, pentru gestiunea sistemului de transport metropolitan, inclusiv API de integrare cu sisteme hardware și software terțe.” Se vor solicita toate informațiile tehnice necesare, atât pentru componenta software, cât și pentru echipamente, care să permită integrarea în viitor a oricăror alte echipamente în cadrul sistemului achiziționat.

Tocmai pentru a se asigura de faptul că sistemul achiziționat este unul deschis, autoritatea contractantă a solicitat încă din etapa de ofertare prezentarea strategiei de integrare: „Ofertantul va prezenta arhitectura de integrare a sistemului propus (atât integrare între componentele sistemului ofertat, cât și integrare cu sisteme externe, existente sau viitoare, conform cerințelor caietului de sarcini).”, tocmai pentru a se asigura de faptul că elementele sistemului ofertat (hardware și software) permit adăugarea în viitor a unor noi componente.

Referitor la concluziile contestatoarei prin care solicită eliminarea cerinței de dotare cu OBC-uri a celor... 8 de autovehicule existente pe rutele urbane, MUNICIPIUL.... Responsabilitatea stabilirii strategiei de dezvoltare a sistemelor de informatizare a transportului urban al ... aparține exclusiv ... și nu furnizorilor sistemelor actuale ale ..., care doresc să perpetueze relația de dependență de unic furnizor pe care o au în acest moment, impunând ... continuarea operării unui sistem cu o vechime de 10 ani.

6. Documentația de atribuire nu furnizează detalii privind cerințele de integrare prezente și viitoare

Autoritatea contractantă are toate motivele de a evita repetarea situației în care se află în acest moment... și pentru care nu deține informațiile care să permită integrarea cu alte echipamente îmbarcate. Pentru a evita repetarea acestei situații, au fost incluse în caietul de sarcini numeroase cerințe de asigurare a integrării echipamentelor și sunt prevăzute livrabile de proiectare care să conțină toate detaliile tehnice necesare, inclusiv specificațiile tehnice de integrare specifice echipamentelor care vor fi furnizate.

Referitor la remediile solicitate de contestatoare, MUNICIPIUL... prezintă următoarele puncte de vedere:

„introducerea în documentația de atribuire a specificațiilor tehnice detaliate privind protocoalele, API-urile și standardele de interoperabilitate aplicabile pentru validatoare, computere de bord și alte echipamente; ”

Autoritatea contractantă nu dorește să restricționeze ofertarea prin impunerea unor specificații detaliate privind modalitatea tehnică prin care diferitele echipamente trebuie să comunice între ele. Autoritatea contractantă a formulat cerințe funcționale și la nivel de obiective

urmărite și este rolul ofertanților să precizeze modalitatea tehnică prin care produsele pe care le ofertează răspund acestor cerințe. Aceasta este abordarea firească într-o astfel de achiziție, în care competența tehnică aparține furnizorului, iar obiectivele strategice și operaționale sunt stabilite de către autoritatea contractantă. În cazul în care autoritatea contractantă ar impune anumite modalități tehnice de realizare a comunicației între echipamente sau detalii privind funcționalitățile interfețelor programabile, ar fi inevitabil acuzată că impune cerințe care defavorizează potențiali ofertanți care pot asigura atingerea obiectivului final de integrare, însă prin alte standarde tehnice. Toate configurațiile de echipamente furnizate trebuie să fie interoperabile, întrucât vor funcționa într-un sistem unic, deci este evident că aceste echipamente trebuie să comunice între ele, pentru atingerea obiectivului final funcțional al sistemului. Modul în care echipamentele comunică între ele trebuie obligatoriu să fie descris de către ofertanți în cadrul ofertei tehnice și ulterior detaliat în cadrul etapei de proiectare, în documentația de proiectare detaliată.

„precizarea unor cerințe minime de integrare cu back-office-urile și cu infrastructura existentă și viitoare”

Contestatoarea se referă la integrarea între aplicațiile software back-office și echipamentele imbarcate și instalate în stații, atât cele furnizate acum cât și cele care pot fi achiziționate în viitor, în condițiile în care rolul aplicațiilor back-office este acela de a colecta, respectiv de a transmite informații de la/către infrastructura de echipamente. Autoritatea contractantă a prevăzut cerințe explicite în caietul de sarcini pentru a asigura posibilitatea de integrare a platformelor software achiziționate cu echipamente achiziționate în viitor.

Afirmația contestatoarei conform căreia documentația de atribuire „generează incertitudine juridică și tehnică pentru ofertanți, punându-i în imposibilitatea de a formula o ofertă conformă și competitivă” este nejustificată.

7. Documentația de atribuire cuprinde cerințe tehnice excesive, lipsite de consecvență și disproporționate prin raportare la condițiile de mediu în care urmează să fie utilizate/instalate.

Referitor la criticile cu privire la unele dintre cerințele de mediu aferente echipamentelor solicitate, MUNICIPIUL... precizează că acestea au fost incluse și într-o solicitare de clarificare la care autoritatea contractantă a răspuns în cadrul răspunsului consolidat. Prin răspunsul oferit s-au corectat unele desincronizări/erori în cadrul unora dintre cerințe și s-au oferit justificări detaliate privind motivul impunerii altora dintre aceste cerințe.

Cerințele de mediu nu au fost stabilite prin utilizarea unor referințe unice, doar pentru a asigura o aparentă coerență care în fapt ar fi

introdus cele mai restrictive cerințe pentru toate echipamentele, ci au fost adaptate poziției de instalare, rolului tehnic al fiecărui element și caracteristicilor constructive/tehnice ale acestora.

Pentru a corecta însă unele erori identificate în cadrul acestor cerințe și pentru a veni în întâmpinarea solicitării potențialilor ofertanți, în sensul clarificării aplicabilității cerințelor de mediu, cerințele de mediu au fost revizuite și clarificate.

MUNICIPIUL... luate măsurile de remediere necesare pentru corectarea erorilor apărute la valorile solicitate pentru unele echipamente, iar pe de altă parte a fost justificată solicitarea tuturor cerințelor de mediu pentru toate echipamentele, inclusiv s-a explicat de ce nu este justificat ca toate echipamentele să aibă aceleași cerințe, o astfel de abordare simplistă neputând fi susținută cu argumente și ducând ea însăși la generarea unor cerințe restrictive, nejustificate.

Referitor la propunerea contestatoarei ca respectarea cerințelor de mediu și a standardelor solicitate să se verifice doar la momentul livrării și recepției, autoritatea contractantă arată că nu poate fi de acord cu o asemenea abordare din următoarele motive:

Prin strategia de implementare precizată explicit în caietul de sarcini (secțiunea 4.6.1.2, pag. 89) s-a precizat faptul că: „Autoritatea contractantă dorește implementarea unor platforme hardware și software a căror viabilitate să fi fost deja confirmată prin utilizarea cu succes în cadrul unor companii de transport cu activități similare. O astfel de abordare reduce substanțial riscul implementării, precum și durata acesteia și permite utilizarea unei experiențe și a unui know-how deja existente în cadrul unor produse utilizate în cadrul unor instituții cu atribuții similare, pentru managementul unor activități similare.”

Produsele solicitate sunt produse existente pe piață, nu produse care trebuie manufacturate special pentru ..., astfel că modelele respective au fost deja certificate pentru utilizare în mediul automotive. Situația în care un furnizor de astfel de produse specializate începe proiectarea și producția unui echipament solicitat de către ... și îl livrează în intervalul de 6 luni alocat acestui proiect este cel puțin improbabilă, dacă nu imposibilă, reprezentând chiar riscul de care autoritatea contractantă dorește să se protejeze prin solicitarea citată anterior, de propunere a unor produse a căror viabilitate să fi fost deja confirmată prin utilizarea cu succes în cadrul unor companii de transport cu activități similare.

Verificarea condițiilor de mediu solicitate este imposibilă pentru autoritatea contractantă, aceasta realizându-se de către laboratoare specializate, care dețin facilități care permit modelarea respectivelor condiții de mediu, astfel că propunerea ca verificarea respectării

condițiilor de mediu să se realizeze la momentul livrării și recepției prin rapoarte de test și procese-verbale este imposibilă.

Este firesc ca acest tip de cerințe să fie „cerințe de catalog”, pentru că acesta este standardul industrial aplicabil acestui tip de cerințe, în condițiile în care se solicită furnizarea unor echipamente existente pe piață și nu manufacturarea unor echipamente speciale pentru autoritatea contractantă. Este imposibil ca un fabricant de echipamente specializate de tipul celor solicitate de autoritatea contractantă să nu fi realizat deja teste specifice de mediu pentru echipamentele din gama sa curentă.

Acceptarea ca singură cerință de conformitate a echipamentelor a verificării la momentul livrării implică asumarea unui risc extrem de către autoritatea contractantă, în sensul că aceasta poate constata aproape de finalul proiectului faptul că produsele furnizate nu respectă cerințele solicitate, moment în care singurul remediu este rezilierea contractului, având drept consecință pierderea întregii finanțări, inclusiv obligativitatea returnării sumelor deja plătite către furnizor, care nu se poate însă face decât după un proces de lungă durată. De asemenea, devine imposibilă verificarea conformității ofertei tehnice în etapa de evaluare a ofertelor.

Specificațiile tehnice de mediu ale echipamentelor nu au un statut diferit față de celelalte specificații tehnice ale echipamentelor, precizate în caietul de sarcini, neexistând cerințe specifice privind dovedirea respectării acestor cerințe, comparativ cu alte cerințe ale caietului de sarcini. Astfel, verificarea respectării acestor cerințe se face atât inițial, la momentul evaluării ofertelor tehnice, pe baza răspunsurilor ofertanților, cât și ulterior, la momentul recepției echipamentelor. Așa cum am arătat mai sus însă, la momentul recepției verificarea îndeplinirii cerințelor de mediu nu se poate face prin verificare directă, din motive obiective care țin de lipsa facilităților tehnice necesare pentru realizarea acestui tip de teste, singura alternativă fiind evident prezentarea de către furnizor a certificărilor obținute sau a rezultatelor testelor realizate în laboratoare de încercare acreditate. Modalitatea demonstrării respectării cerințelor de mediu la momentul prezentării ofertei este la latitudinea ofertantului și va face obiectul verificării de către comisia de evaluare, similar celorlalte cerințe ale caietului de sarcini.

Referitor la argumentul contestatoarei conform căruia „(104) Proiectarea și analiza tehnică pot presupune adaptarea și customizarea echipamentelor la mediul real de operare. Impunerea ex ante a unor specificații de produs stricte, deja certificate, fără a lăsa loc soluțiilor echivalente, restrânge nejustificat piața”, autoritatea contractantă precizează următoarele:

Toate echipamentele solicitate sunt echipamente standard existente în producția curentă a furnizorilor specializați de astfel de

echipamente, iar „adaptarea sau personalizarea” acestora la condițiile reale de operare nu poate schimba caracteristicile tehnice de bază care trebuie respectate. În cazul în care ofertanții doresc să adapteze produse existente, pot prezenta în cadrul ofertei produsele existente pe care le oferă și adaptările pe care le propun, precum și modul în care aceste adaptări sau personalizări pot modifica caracteristicile tehnice ale produselor standard.

Concluzionând cu privire la solicitările explicite ale contestatoarei privind remedierea documentației de atribuire, MUNICIPIUL...:

Definirea unor seturi minime și coerente de cerințe pentru fiecare mediu de operare (vehicul, stație, centru de date), aplicabile uniform tuturor echipamentelor instalate în același mediu, pentru a evita tratamente diferențiate și arbitrar.

Autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere în sensul corectării unor valori eronate pentru unele caracteristici ale echipamentelor și a publicat răspunsuri de clarificare în acest sens. Pentru restul cerințelor, a publicat explicații detaliate care justifică solicitarea respectivelor cerințe. De asemenea, am argumentat de ce impunerea unor cerințe unice pentru toate echipamentele care se instalează într-un anumit mediu ar fi eronată și arbitrară, nefiind susținută de argumente funcționale valide.

Precizarea explicită a standardelor tehnice relevante - de exemplu, EN... pentru vibrații și șocuri, EN 55032/55024/... pentru compatibilitate electromagnetică și siguranță IT, respectiv EN... pentru echipamente utilizate în transport public — precum și a intervalelor de temperatură justificate tehnic și corelate cu mediul de utilizare.

Autoritatea contractantă a publicat o clarificare prin care a reconfirmat standardele solicitate pentru unele echipamente și prin care a explicat impunerea acestora.

Eliminarea cerințelor disproporționate sau introduse arbitrar, care nu au legătură directă cu mediul sau cu scopul real al utilizării echipamentului, întrucât acestea restrâng artificial concurența și contravin principiilor proporționalității și neutralității tehnologice;

Autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere în sensul corectării unor valori eronate pentru unele caracteristici ale echipamentelor și a publicat răspunsuri de clarificare în acest sens. Pentru restul cerințelor, a publicat explicații detaliate care justifică solicitarea respectivelor cerințe.

Reformularea cerințelor tehnice ca obiective de performanță care urmează a fi verificate la momentul livrării și punerii în funcțiune, prin prezentarea de către ofertant a documentelor de conformitate,

certificatelor și rapoartelor de test, în cadrul procesului de recepție, și nu ca specificații de produs impuse rigid încă din faza de ofertare

Modalitatea de demonstrare a îndeplinirii cerințelor la momentul transmiterii ofertelor este la latitudinea ofertanților și nu a fost impusă în mod specific de către autoritatea contractantă în mod diferit față de modalitatea de demonstrare a respectării restului cerințelor tehnice formulate. În cazul în care se ofertează produse existente, se pot transmite certificările produselor. În cazul în care se propune adaptarea acestor produse existente, atunci se poate descrie cum se propune să se adapteze aceste produse în interiorul constrângerilor de timp ale contractului și modul în care se va asigura realizarea respectării cerințelor de mediu.

Referitor la solicitarea privind prelungirea..., aceasta s-a îndeplinit oricum prin decizia Consiliului de a suspenda procedura. Având în vedere faptul că toate măsurile de remediere adoptate de către autoritatea contractantă au fost publicate prin erate și au făcut obiectul răspunsului consolidat la cererile de clarificare, ofertanții interesați au luat la cunoștință aceste răspunsuri înainte de suspendarea procedurii. Astfel, MUNICIPIUL... intenționează să acorde o prelungire a termenului de depunere a ofertelor de 2 săptămâni după publicarea deciziei Consiliului, în cazul în care contestația va fi respinsă ca rămasă fără obiect, sau de 2 săptămâni de la momentul implementării altor eventuale măsuri de remediere decise de Consiliu.

La..., ... a transmis răspunsul la punctul de vedere al autorității contractante înregistrat la Consiliu cu nr....

Analizând conținutul dosarului cauzei... a transmis recipisele de consemnare corespunzătoare dosarului nr....:

- nr...., eliberată de CEC BANK Sucursala Piața..., la data de..., din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de..., pe seama și la dispoziția C.N.S.C.;

- nr...., eliberată de CEC BANK Sucursala Piața..., la data de..., din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de..., pe seama și la dispoziția C.N.S.C.;

- nr...., eliberată de CEC BANK Sucursala Piața..., la data de..., din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de..., pe seama și la dispoziția C.N.S.C.;

- nr...., eliberată de CEC BANK Sucursala Piața..., la data de..., din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de..., pe seama și la dispoziția C.N.S.C.

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

MUNICIPIUL..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat o licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „.... „....” - *loturile 1, 2, 3 și 4, publicată în SEAP prin anunțul nr..... Valoarea estimată a achiziției este de..., fără TVA, iar criteriul de atribuire este „licitație deschisă”.*

Contestatorul este nemulțumit de modalitatea în care a fost elaborată documentația de atribuire.

Referitor la criticile cu privire la faptul că MUNICIPIUL... nu a pus obiectul achiziției în corespondență cu codurile CPV, autoritate contractantă a postat în SEAP la data de... sub identificatorul „[CN1... /... 032] Clarificare_Oficiu_Erata_Automata_DF1....pdf” clarificarea prin care a modificat codurile CPV inițiale.

Față de aceste aspecte criticile au rămas fără obiect.

Referitor la criticile cu privire la faptul că factorii de evaluare nu permit stabilirea ofertei câștigătoare în mod corect, autoritatea contractantă a postat în SEAP la data de... sub identificatorul „[CN1... /...] Clarificare_Oficiu_Erata_Automata_DF1....pdf” clarificarea prin care a modificat modalitatea de aplicare a factorilor de evaluare inițială.

Față de aceste aspecte criticile au rămas fără obiect.

Referitor la criticile cu privire la dublarea activității de cablare a 7 microbuze cu alte proiecte, autoritatea contractantă a postat în SEAP în data de... o clarificare din oficiu în sensul:

«La pagina 18 a caietului de sarcini, în cadrul descrierii loturilor, se elimină cerința: „....”

La pagina 18 a caietului de sarcini, în cadrul descrierii loturilor, se modifică cerința:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie achiziționate, cu următoarele echipamente:

- 2 x validatoare noi pentru 73 de autovehicule care vor circula pe liniile orașenești și câte un validator pentru 15 autovehicule care vor circula pe liniile metropolitane și pentru 7 microbuze*
- 1 x computer de bord nou*
- set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral și spate)*
- panou de informare călători în salon*
- switch îmbarcat*
- antenă GPS+GSM”*

astfel:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie achiziționate, cu următoarele echipamente:

- 2 x validatoare noi pentru 73 de autovehicule care vor circula pe liniile orașenești și câte un validator pentru 15 autovehicule care vor circula pe liniile metropolitane și pentru 7 microbuze*
- 1 x computer de bord nou*

- set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral și spate) - doar pentru cele 88 de autobuze
- panou de informare călători în salon
- switch îmbarcat
- antenă GPS+GSM"

Întrucât cele 7 microbuze electrice vor fi dotate cu panouri de informare rută în cadrul unui alt proiect.

La pagina 26 a Caietului de sarcini, în cadrul secțiunii 4.1.1.2 LUCRĂRI DE CABLARE PENTRU AUTOVEHICULE, se modifică cerința:

„Se solicită realizarea unor lucrări de cablare pentru 165 de autovehicule, astfel: ”

cu:

„Se solicită realizarea unor lucrări de cablare pentru 158 de autovehicule, astfel: ”

și se elimină cerința:

„....”

La pagina 34 a caietului de sarcini, în tabelul de livrabile, se modifică poziția 1.SER4 astfel:

„Servicii cablare autobuze electrice (88)”

La pagina 77 a caietului de sarcini, în cadrul secțiunii 4.3.1.3 PANOURI ÎMBARCAT DE INFORMARE A PASAGERILOR ÎN AUTOVEHICULE **se elimină cerința:**

„7 microbuze electrice care urmează să fie achiziționate printr-un proiect finanțat prin PNRR”»

Față de aceste aspecte criticile au rămas fără obiect.

Referitor la criticile cu privire la dublarea activității de dotare completă a 7 microbuze cu alte proiecte, contestatorul solicită eliminarea cerinței „de furnizare panouri indicatoare de rută/destinație electrice, cu led-uri, fixate frontal și lateral (...) pentru un număr de 7 microbuze electrice care urmează să fie achiziționate printr-un proiect finanțat prin PNRR” autoritatea contractantă a postat în SEAP în data de... o clarificare din oficiu în sensul

« (...) La pagina 18 a caietului de sarcini, în cadrul descrierii loturilor, se modifică cerința:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie achiziționate, cu următoarele echipamente:

- (...)
- set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral și spate)
- panou de informare călători în salon
- switch îmbarcat
- antenă GPS+GSM"

astfel:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie achiziționate, cu următoarele echipamente:

(...)

• **set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral și spate) - doar pentru cele 88 de autobuze**

- panou de informare călători în salon
- switch îmbarcat
- antenă GPS+GSM"

întrucât cele 7 microbuze electrice vor fi dotate cu panouri de informare rută în cadrul unui alt proiect."

Față de aceste aspecte criticile au rămas fără obiect.

Referitor la criticile cu privire la termenul de 6 luni impus prin caietul de sarcini raportat la procedura de recepție și la lucrările ce presupun autorizării prin care solicita stabilirea unui termen de livrare realist, proporțional cu complexitatea activităților și nerestrictiv și eliminarea cerințelor privind obligarea contractantului de obținere a autorizațiilor de construire, autoritate contractantă a postat în SEAP la data de... sub identificatorul „[CN... /...] ..._v1.pdf.p7s” în cadrul cărora la întrebările următoarele:

- „În caietul de sarcini se precizează la capitolul 4.6.4 RESPONSABILITĂȚILE CONTRACTORULUI ca una dintre responsabilitățile contractorului este „de a nu va demara lucrările pe domeniul public în lipsa unei autorizații de construire”.

De asemenea se precizează următoarele: "Contractorul este responsabil pentru deținerea tuturor autorizațiilor și certificatelor necesare conform legislației în vigoare pentru execuția de lucrări într-o formă actualizată (în vigoare pe toată perioada derulării activităților), atât pentru organizația sa, cât și pentru personalul propus."

Vă rugăm să clarificați cine are în responsabilitate obținerea autorizațiilor de construire necesare pentru realizarea lucrărilor de fundare) având în vedere ca, pe de o parte termenul foarte scurt pentru livrarea, instalarea și punerea în funcțiune a sistemului ITS (doar 6 luni), iar pe de alta parte durata de obținere a autorizațiilor de construire este influențată de terțe părți."

a răspuns: „**Responsabili p obține a de con e î s A Co .**"

Față de aceste aspecte critica au rămas fără obiect.

Referitor la termenul de 6 luni impus prin documentația de atribuire Consiliul reține susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere depus „Termenul maxim de implementare, solicitat prin caietul de sarcini, este determinat de constrângerile instrumentului de finanțare. **Cele patru contracte de finanțare (aferele fiecărui lot în parte) se derulează în cadrul PNRR și au un termen maximal de implementare la finalul lunii iunie..., cu posibilitatea prelungirii până la finalul lunii august.... Având în vedere calendarul de derulare al acestei proceduri de atribuire, inclusiv evenimentele neprevăzute cum ar fi: contestarea documentației de atribuire, suspendarea procedurii, prelungirile de termene, întârzieri în etapa de evaluare din cauza necesității adresării unor întrebări de clarificare, contestarea deciziei de atribuire etc., termenul de 6 luni impus**

prin documentația de atribuire permite autorității contractante finalizarea procesului de implementare într-un interval de timp care să permită recuperarea cheltuielilor din bugetul nerambursabil. Orice prelungire a duratei de implementare face nefezabilă derularea proiectului și duce inevitabil la anularea sa și a prezentei proceduri de achiziție.”

Astfel, Consiliul reține că o eventuală prelungire a duratei de implementare a acestui contract va conduce la lipsirea sursei de finanțare.

Față de aceste aspecte criticile sunt nefondate urmând a fi respinse.

Referitor la criticile contestatorului cu privire la faptul că documentația de atribuire nu furnizează detalii privind cerințele de integrare prezente și viitoare, solicitând introducerea specificațiilor tehnice detaliate privind protocoalele, API-urile și standardele de interoperabilitate aplicabile pentru validarea, computerele de bord și alte echipamente, autoritatea contractantă a postat în SEAP a postat în SEAP la data de... sub identificatorul „[CN1... /... 029] ..._v1.pdf.p7s” în cadrul cărora la întrebarea:

„Caietul de sarcini prevede dotarea cu validatoare și computere de bord pentru flote existente și viitoare, însă nu include obligația expresă de furnizare a documentației tehnice, API-urilor deschise și specificațiilor de back-office necesare pentru integrarea acestora cu alte echipamente și sisteme.

Va rugam sa aduceti clarificari cu privire la necesitatea ofertarii si furnizarii unor astfel de API privind deschiderea și interoperabilitatea echipamentelor. În lipsa acestor cerințe minime, echipamentele furnizate riscă să funcționeze ca „sisteme închise”, ceea ce ar bloc... integrarea ulterioară și ar favoriza furnizorul inițial la viitoarele achiziții.”

A răspuns:

„Așa cum am clarificat prin răspunsul anterior, nu se va realiza nicio integrare prezentă sau viitoare între cele două sisteme de taxare automată: cel prezent (urban) și cel viitor (metropolitan). Niciun echipament furnizat în cadrul prezentului proiect nu va fi utilizat în contextul sistemului de aplicații back-office existent, aferent transportului urban. De asemenea, tocmai pentru a se evita dependența de informații disponibile numai unui anumit furnizor al elementelor sistemului actual de taxare automată card-based, dispecerizare și informare călători și dependența de integrarea cu componente nedocumentate ale sistemului existent, s-a decis să nu se reutilizeze nicio componentă îmbarcată a sistemului existent din autovehiculele care vor deservi rutele metropolitane. Astfel, așa cum se solicită în caietul de sarcini, toate echipamentele îmbarcate existente în aceste autovehicule se vor înlocui, astfel încât noul sistem să conțină numai componente (software și hardware) furnizate în cadrul acestui proiect, de către același furnizor (deci compatibile și integrate). De asemenea, pentru a permite în viitor adăugarea unor noi echipamente îmbarcate și instalate în stații și comunicarea acestora cu

platformele software de taxare automată account-based și de dispecerizare/informare, s-au solicitat explicit prin caietul de sarcini API-uri documentate pentru toate aplicațiile furnizate, astfel încât acestea să poată fi ulterior puse la dispoziția noilor furnizori de echipamente și să permită acestora configurarea corectă a comunicației între echipamente și platformele software. A se vedea detaliile de la paginile 42, 45, 55 și respectiv 154, indicate în răspunsul anterior de clarificare.

Clarificăm de asemenea faptul că la momentul furnizării și implementării este obligatorie predarea documentației tehnice care să descrie protocolul de comunicație utilizat de către computerul de bord furnizat, în vederea comunicării cu validatoarele și cu panourile de informare (din salon și laterale) furnizate."

Față de aceste aspecte, criticile au rămas fără obiect.

Referitor la critica contestatorului cu privire la recepția de componente la sediul furnizorului, Consiliul reține că la întrebarea:

„In contextul urmatoarei prevederi din caietul de sarcini: „De asemenea, autoritatea contractantă poate opta pentru realizarea recepției calitative în urma recepției cantitative într-un depozit al furnizorului sau al ..., în cazul în care se poate verifica respectarea caracteristicilor tehnice solicitate și oferite.”apreciem ca in cuprinsul documentatiei de achizitie nu este suficient detaliat modul in care autoritatea contractanta va fi de acord cu incheiata recepției finale la 6 luni.

Va rugam sa clarificati daca receptia finale la 6 luni va putea fi incheiata doar in conditiile in care toate echipamentele si aplicatiile software sunt livrate, instalate in locatiile aferente, configurate si puse in functiune in cadrul unui sistem integrat functional. In caz contrar, va rugam sa clarificati ce echipamente si/sau aplicatiile software se accepta sa NU fie instalate in locatiile aferente si/sau configurate si/sau puse in functiune in cadrul unui sistem integrat functional pus la dispozitie la 6 luni, pentru a fi receptionate calitativ.”

Autoritatea contractantă a răspuns astfel:

„Recepția calitativă a tuturor componentelor sistemului solicitat se va realiza după punerea în funcțiune a acestora, astfel încât să se poată verifica efectiv respectarea cerințelor tehnice și funcționale. Ca regulă, **punerea în funcțiune se va realiza la locul final de instalare**, conform proiectului. Pentru **optimizarea calendarului de implementare sau în cazuri de excepție** în care se constată, după livrarea echipamentelor, faptul că nu se poate realiza punerea acestora în funcțiune la locul final de instalare, conform proiectului, din motive independente de furnizor, atunci se va recurge la recepția acestora sub forma descrisă în caietul de sarcini și în întrebarea dumneavoastră de clarificare, urmând ca ulterior să fie instalate la locul final prevăzut în proiect (în intervalul de timp alocat derulării contractului). De asemenea, vă rugăm să aveți în vedere răspunsul de clarificare nr.... cu privire la modalitățile alternative de realizare a testării în cazul lipsei alimentării cu energie electrică.

Aplicațiile software se vor instala și recepționa numai după instalarea pe echipamentele centrale livrate în cadrul proiectului.

Singurele echipamente care se vor recepționa calitativ exclusiv în baza unei testări „de laborator”, „într-un depozit al furnizorului sau al ...”, sunt computerele de bord care se vor instala pe flota de transport urban și care vor fi puse în funcțiune și integrate în sistem ulterior, în baza unui contract distinct prin care se va realiza unificarea integrală sau modulară a sistemelor de taxare/informare urban și metropolitan.”

Rezultă astfel că recepția se va face după punerea în funcțiune a componentelor sistemului solicitat pentru a se verifica în mod clar cerințele tehnice și funcționale în depozitul furnizorului urmând a se testa doar computerele de bord instalate pe flota de transport urban.

Față de aceste aspecte, criticile sunt neîntemeiate urmând a fi respinse.

Referitor la criticile cu privire la dublarea activității de dotare completă a 7 microbuze cu alte proiecte, contestatorul solicită eliminarea cerinței „de furnizare (...) a unui computer de comandă amplasat la bordul vehiculului care va permite selectarea rutei și destinației, pentru un număr de 7 microbuze electrice care urmează să fie achiziționate printr-un proiect finanțat prin PNRR” Consiliul reține că această cerință nu se regăsește în caietul de sarcini aferent acestor proceduri ci în caietul de sarcini aferent procedurii de atribuire inițiată prin anunțul de participare nr.... ce nu face obiectul prezentei contestații.

În cadrul caietului de sarcini aferent acestei proceduri de atribuire, autoritate contractantă a menționat următoarele:

„2.3. DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE

Principalele dotări ale sistemului de management al transportului în comun deja implementat în perioada... și aflat în exploatare curentă sunt prezentate în continuare.

La **nivelul mijloacelor de transport în comun** (pentru 250 buc.):

- Validatoare duale (contactless + bilet hârtie) furnizate de firma UTI
 - 2 validatoare per vehicul cu 3 uși
 - 3 validatoare per vehicul cu 4 uși
- **1 x Computer de bord cu receptor GPS și modul comunicație / vehicul**, furnizat de firma RADCOM

(...)

Pentru cele 95 de autovehicule electrice care urmează a fi achiziționate, se vor furniza și instala antene GPS+GSM noi.

OBC-ul furnizat în cadrul acestui contract trebuie să poată integra/controla toate elementele îmbarcate solicitate și oferite, trebuie să poată prelua nativ datele de la subsistemele tehnice ale vehiculului: ECU (Electronic Control Unit), motor, uși, frâne, senzori etc. și să le transmită către subsistemul software al dispeceratului, în vederea alarmării, analizei și raportării istorice a acestor parametri.

Specificațiile computerului de bord solicitat sunt prezentate în secțiunea 9.3.1 On Board Computer (OBC) - 366 bucăți.

(...)

9.3.1 ON BOARD COMPUTER (OBC) - 366 BUCĂȚI

Caracteristici tehnice minime:

- **Echipament specializat pentru colectarea datelor din cadrul sistemelor îmbarcate ale vehiculului și transmiterea acestora către sistemul software centralizat pentru managementul traficului și pentru taxare automată.**

- Sistem de autentificare pentru utilizatori:

- administrator (personal autorizat beneficiar)

- Selectare autobază/autobuz

- Setare număr inventar vehicul

- Vizualizarea tuturor parametrilor monitorizați

- Selectare rută (linie transport, cursă specială, retragere)

- Selectare locație curentă

- 2. utilizator (conducător auto)

- Selectare rută (linie transport, cursa specială, retragere)

- Selectare locație curentă

- Funcții minime:

- colectarea datelor și a statisticilor din sistemul de gestiune a datelor operaționale al vehiculului (kilometraj, timpi de funcționare, erori din ECU, consumuri etc.)

- alertarea șoferului și a personalului de întreținere (prin aplicațiile din dispecerat) privind probleme de funcționare ale autobuzului;

- comanda și controlul sistemului de informare călători;

- **urmărirea poziției autobuzului cu GPS, măsurarea distanțelor;**

- comunicare și interfață cu alte sisteme (de exemplu numărare călători);

- **aplicații pentru hartă, navigare și ghidarea conducătorului auto;**

- informații despre programul de circulație al conducătorului auto și respectarea acestuia”

Prin clarificarea postată în SEAP autoritatea contractantă a menționat următoarele:

« (...) La pagina 18 a caietului de sarcini, în cadrul descrierii loturilor, se modifică cerința:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie achiziționate, cu următoarele echipamente:

- 2 x validatoare noi pentru 73 de autovehicule care vor circula pe liniile orașenești și câte un validator pentru 15 autovehicule care vor circula pe liniile metropolitane și pentru 7 microbuze

- 1 x computer de bord nou

- set de 3 panouri de informare laterale (față, lateral și spate)

- panou de informare călători în salon

- switch îmbarcat

- antenă GPS+GSM”

astfel:

„2. Dotarea completă a unui număr de 95 de autovehicule electrice noi (88 autobuze și 7 microbuze), care urmează să fie achiziționate, cu următoarele echipamente:

- 2 x validatoare noi pentru 73 de autovehicule care vor circula pe liniile orașenești și câte un validator pentru 15 autovehicule care vor circula pe liniile metropolitane și pentru 7 microbuze

- **1 x computer de bord nou**

(...)”

Întrucât cele 7 microbuze electrice vor fi dotate cu panouri de informare rută în cadrul unui alt proiect.”

Având în vedere specificațiile tehnice din cadrul caietului de sarcini, rezultă că dotarea cu un computer de bord are un rol diferit față de computerul de comandă al celor 7 microbuze ce urmează să fie achiziționate.

Față de aceste aspecte criticile sunt neîntemeiate urmând să fie respinse.

Referitor la criticile cu privire la antamarea cheltuielilor inutile cu computerele de bord pentru... 8 autovehicule existente, Consiliul reține următoarele:

Potrivit HG nr. 395/2016

- art. 8 care dispune că „(1) Atribuirea unui contract de achiziție publică/acord-cadru este rezultatul unui proces ce se derulează în mai multe etape.

(2) Autoritatea contractantă are obligația de a se documenta și de a parcurge pentru fiecare proces de achiziție publică trei etape distincte:

a) etapa de planificare/pregătire;

b) etapa de organizare a procedurii și atribuirea contractului/acordului-cadru;

c) etapa postatribuire contract/acord-cadru, respectiv executarea și monitorizarea implementării contractului/acordului-cadru”

- art. 10 care prevede că „etapa de **organizare a procedurii de atribuire a contractului/acordului-cadru începe prin transmiterea documentației de atribuire în SEAP** și se finalizează odată cu încheierea contractului de achiziție publică/acordului-cadru”

În speță, Consiliul are în vedere susținerile autorității contractante din cadrul concluziilor scrise nr.... cu privire la „Strategia de implementare etapizată a sistemului de transport inteligent a fost fundamentată pe planificarea logică a investițiilor și pe disponibilitatea surselor de finanțare pentru fiecare etapă a proiectului. În prezent, Autoritatea Contractantă dispune de resurse bugetare asigurate pentru achiziția integrală a echipamentelor de tip computer de bord ITS, ceea ce permite abordarea unitară și uniformă la nivelul întregii flote, evitând fragmentarea tehnologică și riscurile operaționale. În același timp, fondurile disponibile nu sunt suficiente pentru finanțarea completă a serviciilor de tranziție la noul sistem integrat și nici constrângerile de timp ale finanțării nu ar fi permis atingerea acestui

deziderat. Prin urmare, achiziția tuturor computerelor de bord la acest moment nu constituie o „cheltuie ineficientă”, ci o măsură de planificare financiară prudentă și sustenabilă, care optimizează costurile, asigură uniformitatea tehnologică și permite o migrare coerentă către sistemul integrat urban-metropolitan.

În același timp, momentul implementării etapelor succesive ale proiectului este decis exclusiv de Autoritatea Contractantă, în funcție de stadiul celorlalte proiecte complementare de investiție și de disponibilitatea finanțării. Autoritatea Contractantă nu poate accepta ca un operator economic să dicteze asupra momentelor în care este oportun să realizeze propriile achiziții, aceasta fiind o prerogativă exclusivă a beneficiarului investiției.”

Față de aceste aspecte, Consiliul reține că societatea contestatoare a formulat critici exclusiv cu privire la oportunitatea și strategia autorității contractante de a iniția o procedură de atribuire, etapă care potrivit prevederilor legale antecitate, este una expres reglementată de lege și este anterioară etapei de organizare a procedurii de atribuire.

Pentru o mai bună înțelegere a legislației în materia achizițiilor publice, Consiliul subliniază că, autoritatea contractantă este singura responsabilă, conform prevederilor legale în materie (*art. 8 alin. (2) din HG nr. 395/2016*), atât pentru **planificarea/pregătirea** unei proceduri de atribuire, care **se inițiază** prin identificarea necesităților și elaborarea referatelor de necesitate și **se încheie** cu aprobarea de către conducătorul autorității contractante a documentației de atribuire, cât și pentru **organizarea procedurii de atribuire** a contractului/acordului-cadru, **care începe** prin transmiterea documentației de atribuire în SEAP și **se finalizează** odată cu încheierea contractului de achiziție publică/acordului-cadru.

Or, în acest context, este evident că nu se poate impune autorității contractante o altă strategie de implementare a sistemului de transport inteligent, astfel cum se solicită prin contestație, sarcini obligatorii care sunt, conform legislației în materie, sunt în responsabilitatea respectivei autorități și care țin de etapele sus precizate, din cadrul unui proces de achiziție publică, respectiv etapele **de planificare/pregătire** și de **organizare a procedurii de atribuire**, în acest sens autoritatea contractantă fiind singura care cunoaște și stabilește, în condițiile legii, vizavi de efectuarea achizițiilor publice, oportunitatea acestora și circumstanțele de inițiere și parcurgere a etapelor procesului de achiziție aferent.

Este cert că necesitatea autorității contractante constă în implementarea unui sistem de transport inteligent și evident un sistem de taxare unitar, etapizarea implementării fiind sarcina sa exclusivă raportată și la disponibilitatea surselor de finanțare.

Față de aceste aspecte, criticile sunt neîntemeiate urmând a fi respinse.

Referitor la criticile contestatorului cu privire la faptul că documentația de atribuire cuprinde cerințe tehnice excesive, lipsite de consecvență și disproporționate prin raportare la condițiile de mediu în care urmează să fie utilizate/instalate, Consiliul reține că autoritatea contractantă a postat în SEAP la data de... sub identificatorul „[CN1... /... 029] ..._v1.pdf.p7s” răspunsul la solicitările de clarificări prin care a remediat criticile contestatorului.

Această remediere este recunoscută în mod expres în cadrul răspunsului depus de contestator, înregistrat la CNSC sub nr....

Cu toate acestea contestatorul subliniază că în continuarea subzistă o serie de cerințe care pot distorsiona nejustificat competiția, astfel:

- *„cerințele de protecție la apă, pentru validatorul din stație a fost stabilit un factor de protecție IP65 deoarece acesta trebuie să reziste inclusiv la jeturi de apă rezultate prin împrăscare, fiind instalat la nivelul solului în stație și fiind astfel expus împrăscării din bălțile de pe stradă....”.*

Referitor la această susținere a autorității contractante din cadrul răspunsului la clarificări nr...., Consiliul reține că a fost modificată prin concluziile scrise nr.... și prin răspunsul la clarificări postat în SEAP sub identificatorul „[CN... /...]....pdf” în sensul că „acceptă modificarea cerinței minime privind gradul de protecție al subansamblului electronic al validatorului din stație de la IP65 la IP54 fără ca această ajustare să afecteze fiabilitatea ansamblului instalat”.

Față de aceste aspecte, criticile au rămas fără obiect.

- *„Respectarea standardului R118 s-a solicitat doar pentru validatoare din dorința de a nu restricționa excesiv cerințele pentru toate echipamentele imbarcate, asigurând în același timp minimizarea riscurilor de incendiu pentru echipamentele la care acest risc are probabilitatea cea mai mare de apariție. Astfel, s-a solicitat respectarea standardului R118 doar pentru validatorul imbarcat, deoarece acesta este fabricat din plastic, în timp ce restul echipamentelor imbarcate sunt fabricate de majoritatea fabricanților cu carcasă metalică, care nu întreține deci arderea”*

Referitor la această susținere a autorității contractante din cadrul răspunsului la clarificări nr...., Consiliul reține că aceasta a achiesat și acceptă publicarea unei clarificări din oficiu prin care să precizeze în mod expres că „nu se solicită va validatorul să fie certificat în ansamblu conform Regulamentului ONU R118, ci ca instalarea acestuia și materialele utilizate în construcția carcasei să respecte cerințele privind siguranța la incendiu prevăzute de acest regulament”

Față de aceste aspecte, se constată că autoritatea contractantă a achiesat la aceste critici motiv pentru care, în vederea respectării principiului transparenței statuat la art. 2 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 98/2016, Consiliul va reține că autoritatea contractantă are obligația să

aducă la cunoștința tuturor operatorilor economici, prin publicarea în SEAP, a cerințelor asupra cărora a achiesat conform celor reținute anterior.

În consecință, Consiliul urmează să admită criticile contestatorului privind cerințele care au făcut obiectul achiesării și să oblige autoritatea contractantă la publicarea acestora în SEAP.

- *„Unele echipamente sunt expuse direct razelor solare sau sunt amplasate lângă compartimentul motor, fiind expuse unor temperaturi mai înalte (de exemplu computerul de bord), iar altele nu (restul echipamentelor îmbarcate)”*

Referitor la această susținere, contestatorul argumentează că are convingerea că există un singur computer de bord care să reziste la +85°C, astfel cerința are ca scop unic restricționarea ofertanților la procedură în favoarea unui singur ofertant, fără însă a depune vreun mijloc de probă.

Prin concluziile scrise nr..., autoritatea contractantă a justificat, astfel:

„Cerința ca computerul de bord (OBC) să funcționeze la temperaturi de până la +85°C este justificată tehnic, având în vedere condițiile concrete din habitacul vehiculelor aflate în exploatare, unde temperatura aerului ambiental nu reflectă întotdeauna temperatura efectivă resimțită de echipamentele electronice.

Chiar dacă, teoretic, echipamentul este montat într-un compartiment protejat de razele directe ale soarelui, în practică, în timpul verii, temperatura din interiorul vehiculelor aflate în staționare poate depăși semnificativ 70°C, în special în zonele superioare ale bordului sau în spațiile închise, lipsite de ventilație. Aceste valori au fost confirmate prin măsurători reale efectuate pe vehicule ... și sunt frecvent întâlnite în exploatarea urbană, în special la autobuzele cu caroserie metalică și geamuri extinse.

Așa cum s-a explicat și în răspunsul consolidat la clarificări, computerul de bord este primul echipament din configurația îmbarcată a sistemului care trebuie să pornească după pornirea autovehiculului, înainte ca acesta să se poată ventila sau răci, acesta fiind echipamentul care controlează toate celelalte echipamentele îmbarcate.

În același timp, schimbările climatice au dus la creșterea constantă a temperaturilor exterioare în perioada verii, chiar și în zona ..., ceea ce se reflectă implicit și la nivelul temperaturilor interioare ale autovehiculelor aflate în staționare. Pentru infrastructura viitoare pe care ... o achiziționează în acest moment, există toate motivele pentru creșterea standardelor de protecție la temperatură, nu pentru scăderea lor. Pentru exemplificare, în august..., la ... au fost 36, 9°C, iar în... s-au atins temperaturi de peste 38°C la umbră. Prin urmare, cerința de +85°C nu are scopul de a restrânge competiția, ci de a asigura rezistența și stabilitatea echipamentelor în condiții termice extreme, prevenind defectarea acestora în perioadele calde și reducând riscul de întrerupere a serviciului public, în plus, cerința de +85°C nu este una neuzuală. Ea se regăsește în numeroase specificații industriale pentru

echipamente ITS destinate mediului automotive și transportului public, în conformitate cu standarde precum EN... (categoria TX) și echivalentele sale, care prevăd un domeniu de funcționare extins, între -25°C și +85°C, tocmai pentru a garanta fiabilitatea în condiții de exploatare severă."

Față de aceste aspecte, Consiliul urmează să respingă ca nefondată criticile contestatorului, acestea încălcând prevederile art. 249 cpc, susținerile cu privire la restrângerea concurenței prin impunerea acestor cerințe nefiind dovedită prin niciun mijloc de probă.

- *„Protecția IP54 solicitată pentru Computerul de bord, Validator și Setul de panouri laterale, dar nesolicitată pentru celelalte echipamente îmbarcate (switch și ecran de informare pentru călători) se justifică prin faptul că cele trei echipamente sunt supuse riscului de împrôșcare cu lichide de către călători, respectiv de către șofer, în cazul unor frânări bruște, în timp ce switch-ul se instalează ascuns, iar ecranul de informare pentru călători este la înălțime, fiind mult mai puțin expus riscului de împrôșcare cu lichide"*

Astfel, contestatorul solicită eliminarea acestor cerințe pentru computerul de bord și setul de panouri laterale aliniindu-se la cerințele pentru ecranul de informare pentru călători.

Prin concluziile scrise nr...., autoritatea contractantă a justificat, astfel:

„Autoritatea Contractantă a stabilit cerința de protecție IP54 pentru computerul de bord (OBC), validatorul îmbarcat și setul de panouri de informare laterală, ca urmare a faptului că aceste echipamente sunt expuse unor riscuri reale de contact cu lichide în timpul exploatării vehiculelor, în cazul computerului de bord, există pe piață atât variante constructive monobloc (în care unitatea de procesare și ecranul de afișare sunt integrate într-un singur corp), cât și variante modulare (cu unitate de procesare separată de monitor). Autoritatea Contractantă nu a impus o arhitectură constructivă unică, ci a formulat cerințele de protecție raportat la ansamblul echipamentului, indiferent de configurația aleasă de ofertant.

Astfel, în varianta constructivă în care monitorul este separat de unitatea de procesare, cel puțin componenta de vizualizare a OBC-ului este amplasată în cabina șoferului, în imediata sa apropiere, fiind expusă la riscul de stropire accidentală cu lichide în timpul manevrelor sau al curățării cabinei. În alte variante constructive, componenta de procesare a OBC-ului este montată în spații tehnice de sub bord, unde pot apărea infiltrații de lichide sau condens.

În aceste condiții, cerința IP54 asigură un nivel rezonabil de protecție pentru echipamentul cu cea mai mare valoare financiară dintre toate componentele îmbarcate - „creierul" sistemului ITS - și este o măsură de prevenție justificată din punct de vedere operațional.

Referitor la panourile de informare frontal, lateral și spate, cerința IP54 a fost formulată ca urmare a experienței directe a ... cu echipamente similare instalate anterior, la care s-au constatat deteriorări cauzate de condensul apărut în timpul exploatării.

Deși aceste echipamente nu sunt expuse direct la stropiri, funcționarea lor în spații închise, supuse variațiilor de temperatură, duce la acumularea de umezeală internă, care poate provoca oxidare, rugină sau defecte electronice. Pentru a evita repetarea acestor situații, Autoritatea Contractantă a solicitat un grad de protecție IP54, considerând că acesta asigură o barieră adecvată împotriva prafului și a umezelii, Iară a impune o cerință excesivă.”

Față de aceste aspecte, Consiliul urmează să respingă ca nefondată criticile contestatorului, acestea încălcând prevederile art. 249 cpc, susținerile cu privire la restrângerea concurenței prin impunerea acestor cerințe nefiind dovedită prin niciun mijloc de probă.

Având în vedere cele constatate, în temeiul art. 26 alin. (2) și alin. (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite în parte contestația formulată de ... în contradictoriu cu MUNICIPIUL..., urmare a achiesării, respectiv criticile cu privire la standardul R118 și va obliga autoritatea contractantă la publicarea remedierilor în SEAP, în termen de 10 zile de la comunicare.

În temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) va respinge ca nefondate celelalte critici.

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

Admite în parte contestația formulată de ... în contradictoriu cu MUNICIPIUL..., urmare a achiesării, respectiv criticile cu privire la standardul R118 și va obliga autoritatea contractantă la publicarea remedierilor în SEAP, în termen de 10 zile de la comunicare

Respinge ca nefondate celelalte critici.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...

