

**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. 1018/C1/890**

**Data: 04.05.2023**

Prin contestația nr. 1067/03.04.2023 înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 17928/03.04.2023, formulată de SC ..... SA cu sediul în ....., ....., ....., având cod unic de înregistrare ..... înmatriculată la Oficiul pentru Registrul Comerțului sub nr. ..., reprezentată legal de administrator și convențional prin ....., cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în ....., formulată împotriva documentației de atribuire elaborată de către autoritatea contractantă ....., cu sediul în ....., ....., județul ....., în cadrul procedurii de licitație deschisă online, fără etapa finală de licitație electronică, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții «Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul ..... - Etapa I, ...»”, s-a solicitat: modificarea cerințelor privind utilajele precum și a cerințelor privind personalul cheie care va fi mobilizat; obligarea entității contractante la continuarea procedurii de atribuire cu respectarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice, prin modificarea cerințelor documentației de atribuire neclare și necorelate, care conduc la restrângerea artificială a concurenței.

În luarea deciziei, **CONSILIUL**, legal investit, a avut în vedere următoarele:

În vederea demonstrării temeiniciei contestației, contestatorul precizează că va expune în continuare cerințele contestate, precum și motivele concrete pentru care consideră că se impune modificarea acestora astfel încât, urmare a măsurilor necesar a fi impuse de către Consiliu, documentația de atribuire să conțină „orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire”, care să nu conducă, de altfel, la restrângerea artificială a concurenței.

A. Cerințele privind utilajele sunt restrictive și disproporționate, conduc, de fapt, la restrângerea artificială a concurenței prin favorizarea nejustificată a anumitor operatori economici.

Astfel, arată că simpla analiză a cerinței nr. 5 și a cerinței cap. 5.16.1, conduce la următoarele concluzii:

i) au fost solicitate doar utilaje specifice lucrărilor aferente liniei de cale ferată, respectiv un utilaj pentru linia de contact, deși obiectul contractului este unul complex, fiind incluse lucrări diversificate a căror executare necesită, dincolo de orice dubiu, o paletă foarte largă de utilaje;

ii) la stabilirea cerinței, entitatea contractantă nu a avut în vedere faptul că lucrările de infrastructură de cale ferată pot fi executate și prin utilizarea altor utilaje decât cele care au fost impuse cu titlu obligatoriu și limitativ;

iii) posibilitatea ofertanților de a înlocui utilajele propuse de către CFR ..... a fost indicată limitativ și restrictiv doar în raport de 3 dintre acestea, fiind, de altfel, indicate și utilajele / echipamentele considerate superioare, în pofida faptului că toate aceste lucrări pot fi executate și cu alte tipologii de utilaje care să asigure același rezultat sau chiar unul superior, astfel cum vom detalia infra.

În esență, susține că argumentația dezvoltată în cadrul acestei secțiuni urmează a demonstra că o cerință de prezentare a anumitor tipuri de utilaje este nejustificată și restrictivă, ea referindu-se la anumite categorii de lucrări care, în realitate, pot fi asigurate și prin alte mijloace tehnologice, diferite de implicarea exact a acestor utilaje.

Cu privire la motivele pentru care se impune modificarea cerințelor, aduce următoarele argumente:

Documentația de atribuire nu poate cuprinde cerințe care conduc la restrângerea artificială a concurenței, un astfel de demers fiind explicit interzis atât prin normele naționale, cât și prin cele unionale; practic, specificațiile tehnice impuse de către entitatea contractantă trebuie să permită accesul egal al operatorilor economici la procedura de atribuire și să nu aibă efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achiziției sectoriale.

Pe de altă parte, precizează că toate criteriile privind capacitatea tehnică și profesională trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului sectorial și să fie proporționale în raport de acesta; practic, aceste criterii trebuie să fie necesare și adecvate, astfel încât entitatea contractantă să se asigure că un ofertant are capacitatea de a exercita activitatea, respectiv de a duce la bun sfârșit contractul.

Așadar, apreciază că la stabilirea cerințelor de capacitate tehnică și profesională, entitatea contractantă trebuia să aibă în vedere următoarele condiții:

- dacă acestea au legătură directă cu obiectul contractului; fii) dacă sunt proporționale;
- dacă sunt absolut necesare;
- dacă sunt adecvate;
- dacă impunerea lor este aptă să conducă la restrângerea artificială a concurenței.

Arată că aceste condiții nu au fost, însă, verificate diligent de către entitatea contractantă prin raportare la cerințele privind utilajele, impuse prin fișa de date sub forma unor criterii privind capacitatea tehnică.

Consideră de asemenea că cerințele privind utilajele sunt excesive, neproporționale, limitative și restricționează accesul operatorilor economici la procedura de achiziție, dat fiind că:

În ceea ce privește „1. utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CP” cerințele impuse de către entitatea contractantă sunt restrictive, excesive și limitative întrucât activitățile/lucrările care se execută cu aceste utilaje/echipamente se pot realiza folosind și alte tipuri de echipamente; în acest sens, arată că:

- lucrările care urmează a se executa cu aceste utilaje/echipamente sunt: montare și demontare suprastructură CF (cadru șină-traversă);

- utilajele / echipamentele alternative prin care aceste lucrări pot fi executate sunt următoarele: vehicule feroviare multifuncționale (excavator), dispozitive pentru șine cu role și pentru traverse sau macarale portal motorizate tip PTH 350 sau schimbător de șine tip capră (Geismar).

Pe de altă parte, în raport de acest utilaj, arată că entitatea contractantă a stabilit posibilitatea de a fi înlocuit cu altele explicit calificate ca fiind superioare, identificate și de această dată însă tot explicit și limitativ; cu alte cuvinte, nu orice alte echipamente echivalente pot fi prezentate, ci doar acelea pe care entitatea explicit le indică. Cu toate acestea, stabilirea acestor alternative nu este nicidecum suficientă în contextul în care nu se explică de ce, eventual, doar cele tot limitativ prezentate, ar putea fi considerate echivalente/superioare.

Susține că și utilajele cu care poate fi înlocuit sunt, de asemenea, restrictive și limitativ impuse tocmai pentru că foarte puțini operatori economici le dețin. Prin urmare, nici posibilitatea de a prezenta alte utilaje superioare nu este, în realitate, proporțional impusă.

Mai mult de atât, utilajele pretins superioare respectiv „Sistem de reabilitare (excavare, reabilitare strat deforma și înlocuire piatra sparta, inclusiv reciclare și spălare piatră spartă) și Vagon/ Buncăr pentru materiale cu benzi transportoare” (Utilaje echivalente / superioare), nu pot fi considerate utilaje alternative, acestea executând tipuri diferite de lucrări după cum va demonstra în cele ce urmează:

Arată că succesiunea principalelor activități de modernizare a liniilor de cale ferată este următoarea:

- demontare cale ferată existentă – suprastructură.
- excavare piatră spartă existentă – suprastructură.
- realizare săpătură în ampriza lucrărilor până la cota proiectată – terasamente.
- realizarea substrat de formă – terasamente.
- așternere piatră spartă – suprastructură.
- montare cadru șină transversă – suprastructură.

Utilitatea utilajelor solicitate de către entitatea contractantă este următoarea:

1. Utilaj mobil pentru montat/demontat panouri CF - lucrări de demontare/ montare cale ferată - lucrări de suprastructură

2. Instalație de ciuruit piatra sparta - ciuruire piatră spartă în linie sau în afara liniei - lucrări de suprastructură

3. Set vagoane tehnologice pentru transportul traverselor, compatibile cu utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF-transportul pe calea ferată a panourilor de cale ferată, respectiv cadru-șină transversă - lucrări de suprastructură

Alternativ 1. Sistema de reabilitare (excavare, reabilitare strat deforma și înlocuire piatră spartă, inclusiv reciclare și spălare piatră spartă) - excavare și înlocuire strat de formă - lucrări de terasamente si excavare, înlocuire, reciclare și spălare piatră spartă - lucrări de suprastructură

Alternativ 2. Vagon/ Buncăr pentru materiale cu benzi transportoare - transportul pe calea ferată a materialului aferent stratului de formă (excavat sau nou) - lucrări de terasamente și transportul pe calea ferată a materialului aferent stratului de piatră spartă - lucrări de suprastructură

Prin urmare, precizează că activitățile posibil a fi desfășurate cu utilajele principale impuse nu sunt nicidecum aceleași cu activitățile care se pot realiza prin utilajele echivalente/superioare, respectiv:

- Utilajele 1, 2 și 3 nu asigură activități posibil a fi realizate cu cele echivalente/superioare (cum ar fi activitățile de excavare strat piatră spartă, săpătură în ampriză până la cota de fundare, realizare strat de formă și așternere piatră spartă); iar

- Utilajele echivalente / superioare 1 și 2 asigură activitățile posibil a fi realizate cu cele principal impuse (cum ar fi activitățile de demontare cale ferată existentă - cadru șină-traverse - și montare cadru șină-traversă).

Astfel, nici măcar nu pot fi considerate ca fiind echivalente/superioare utilaje/echipamente care asigură, de fapt, realizarea unor activități/lucrări diferite.

În ceea ce privește „(i).3. setul de vagoane tehnologice pentru transportul traverselor: compatibile cu utilajul mobil pentru montaj și (ii) 7. macara feroviară sau utilaj specializat de înlocuire mecanizată aparate de cale”, consideră că cerințele impuse de către entitatea contractantă sunt restrictive, excesive și limitative întrucât activitățile/lucrările care se execută cu aceste utilaje/echipamente se pot realiza folosind și alte tipuri de echipamente.

În acest sens, arată că:

- lucrările care urmează a se executa cu aceste utilaje/echipamente sunt următoarele: transportul pe calea ferată a traverselor, demontarea și montarea aparatelor de cale;
- utilajele / echipamentele alternative prin care aceste lucrări pot fi executate sunt următoarele: transport traverse pe calea ferată cu vagoane platformă tip RGS sau transportul rutier cu autobasculante; demontarea și montarea aparatelor de cale prin demontare/pozare individuală a componentelor cu utilaje multifuncționale (excavatoare) sau demontarea și montarea aparatelor de cale cu ajutorul macaralelor auto (unde există acces auto).

În opinia contestatorului, se constată, așadar, că impunerea limitativă și restrictivă a acestor echipamente conduce la restrângerea artificială a concurenței tocmai pentru că se solicită echipamente complexe și, implicit, scumpe, care pot fi facil înlocuite cu alte echipamente care asigură, de asemenea, aceleași funcționalități și, implicit, execuția acelorași lucrări.

Prin urmare, apreciază că cerința este nelegală și netemeinică, impunându-se a fi modificată tocmai urmare a faptului că nu se poate impune o singură soluție tehnologică de execuție a lucrărilor atât timp cât ofertantul poate demonstra că acestea se pot realiza și prin utilizarea altor echipamente, utilaje, instalații și/sau prin alte metode tehnologice.

Menționează că scopul pentru care entitatea contractantă a impus criteriile privind capacitatea tehnică ar fi trebuit să fie acela de a se asigura că ofertantul deține resursele tehnice pentru a executa contractul la un standard corespunzător. Or, în maniera în care cerința a fost impusă, un astfel de scop nu a fost și nici nu poate fi atins tocmai pentru că (i) se impun utilaje în raport de activități care nu formează obiectul contractului; (ii) se impune un anumit tip de utilaje, deși aceleași activități pot fi realizate și cu ajutorul altor utilaje, rezultatul fiind identic sau chiar superior.

Deși scopul criteriilor de calificare privind capacitatea este acela de a se putea verifica posibilitatea concretă a ofertantului de a îndeplini contractul și a rezolva eventualele dificultăți legate de îndeplinirea acestora, contestatorul arată că entitatea contractantă s-a limitat exclusiv la indicarea anumitor utilaje necesare exclusiv pentru execuția

lucrărilor la linia de cale ferată, fără alte specialități (abordare care denotă prin ea însăși inconsecvența).

În concluzie, contestatorul susține că cerințele privind utilaje nu sunt:

a) nici proporționale, întrucât se solicită exclusiv și limitativ anumite utilaje, deși aceleași lucrări pot fi executate și cu ajutorul altor utilaje, echipamente care pot conduce la același rezultat sau unul chiar superior;

b) nici în integralitate adecvate, întrucât sunt aferente exclusiv lucrărilor la liniile de cale ferată și la linia de contact, nefiind incluse și celelalte lucrări necesar a fi executate în cadrul contractului;

c) nu conduc nici la asigurarea unei concurențe corecte între ofertanți, în contextul în care respectivele utilaje sunt complexe, excesiv de scumpe și deținute, în piața de profil, doar de anumiți (foarte puțini, de altfel) operatori economici.

Se impune, așadar, modificarea cerințelor privind utilajele prin:

- (i) indicarea exclusiv a celor care sunt necesare, adecvate pentru realizarea obiectului contractului;
- (ii) acordarea posibilității ofertanților de a propune și utilaje similare, care asigură aceleași funcționalități.

B. Cerințele privind experții cheie sunt, neclare, necorelate și conduc la restrângerea artificială a concurenței.

Contestatorul precizează că la momentul stabilirii factorilor de evaluare, entitatea contractantă trebuia să respecte următoarele condiții cumulative:

- (i) prezentarea acestora în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire, inclusiv prin reflectarea metodologiei de punctare a avantajelor care vor rezulta;
- (ii) să aducă un avantaj real, să nu fie formali
- (iii) să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor;
- (iv) să aibă legătură directă cu natura și obiectul contractului ce urmează a fi atribuit .

Pe de altă parte, în contextul în care factorii de evaluare își regăsesc corespondentul și în cerințele de conformitate ale documentației de atribuire, consideră că se impune corelarea acestora prin detalieri clare, explicite și precise ale condițiilor necesar a fi respectate de către ofertanți. Precizează că entitatea contractantă a ignorat toate aceste condiții, impunând cerințe neclare, necorelate și limitative, de natură a conduce inclusiv la restrângerea artificială a concurenței.

Punctual, arată următoarele:

B.1. Necorelarea cerințelor impuse pentru expertul „Expert proiectare infrastructură feroviară”

Raportat la prevederile documentației de atribuire cu privire la acest expert – cap. 5.23.3 din caietul de sarcini, cap. II.2.5 din fișa de date a achiziției, criteriul 2.1. din Instrucțiuni pentru ofertanți – contestatorul consideră că motivele pentru care se impune modificarea cerințelor, sunt următoarele:

- Simpla analiză comparativă a cerințelor documentației de atribuire privind experiența specifică a „Expertului proiectare infrastructură feroviară” demonstrează necorelări privind cerința minimă care trebuie îndeplinită, exprimări diferite fiind regăsite la nivel de caiet de sarcini, respectiv fișă de date.

- Pentru o înțelegere mai facilă, redă în cuprinsul contestației, sub formă tabelară / comparativă diferențele dintre cerința minimă impusă în cadrul caietului de sarcini, respectiv cea din fișa de date pentru experiența specifică deținută de expertul proiectare infrastructură feroviară.

Totodată, arată că potrivit prevederilor art. 12 din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, factorii de evaluare ar trebui să reprezinte o extindere a cerinței minime stabilite prin caietul de sarcini. În cazul de față, însă, este o situație chiar opusă (cerințele aferente factorului de evaluare nu includ toate elementele incluse în cerința minimă din caietul de sarcini), situație ce demonstrează încă o dată neclaritatea cerințelor impuse și necesitatea remedierii acestora.

Așadar, consideră că se impune, modificarea cerințelor documentației de atribuire referitoare la „Expertul proiectare infrastructură feroviară” prin:

- (i) definirea clară a cerinței minime privind experiența specifică;
- (ii) (ii) definirea clară a a cerințelor factorului de evaluare 2.1. prin corelare/extindere cu/a cerinței minime impuse pentru experiența profesională specifică deținută de expert.

B.2. Necorelarea cerințelor impuse pentru „Expertul proiectare energoalimentare”.

Raportat la prevederile documentației de atribuire cu privire la acest expert – cap. 5.23.3 din caietul de sarcini, cap. II.2.5 din fișa de date a achiziției, criteriul 2.2. din Instrucțiuni pentru ofertanți – contestatorul consideră că motivele pentru care se impune modificarea cerințelor, sunt următoarele:

- Simpla analiză comparativă a cerințelor documentației de atribuire privind experiența specifică a „Expertului proiectare energoalimentare” demonstrează necorelări privind cerința minimă care

trebuie îndeplinită, exprimări diferite fiind regăsite la nivel de caiet de sarcini, respectiv fișă de date.

- Pentru o înțelegere mai facilă, în cuprinsul contestației, contestatorul, redă sub formă tabelară/comparativă, diferențele dintre cerința minimă impusă în cadrul caietului de sarcini, respectiv cea din fișa de date pentru: Experiența specifică deținută de Expertul proiectare energoalimentare.

Totodată, arată că potrivit prevederilor art. 12 din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, factorii de evaluare ar trebui să reprezinte o extindere a cerinței minime stabilite prin caietul de sarcini. În speța de față, însă, este o situație chiar opusă (cerințele aferente factorului de evaluare sunt total diferite față de cerința minimă din caietul de sarcini), situație ce demonstrează încă o dată neclaritatea cerințelor impuse și necesitatea remedierii acestora.

Mai mult menționează că cerința minimă din caietul de sarcini pare a fi formulată pentru un expert din echipa de execuție (aspect ce rezultă din însăși denumirea poziției considerate similare - expert lucrări de electrificare și energoalimentare, dar și din obiectul contractului similar - lucrări de infrastructură feroviară) și nu din cea de proiectare, din cadrul căreia „Expertul proiectare energoalimentare” face parte.

Așadar, contestatorul consideră că se impune, modificarea cerințelor documentației de atribuire referitoare la Expertul proiectare energoalimentare prin:

- (i) definirea clară a cerinței minime privind experiența specifică;
- (ii) (ii) definirea clară a a cerințelor factorului de evaluare 2.2. prin corelare/extindere cu/a cerinței minime impuse pentru experiența profesională specifică deținută de expert.

### B.3 Necorelarea cerințelor impuse pentru Manager de proiect

Raportat la prevederile documentației de atribuire cu privire la acest expert – cap. 5.23.3 din caietul de sarcini, cap. II.2.5 din fișa de date a achiziției, criteriul 2.3. din Instrucțiuni pentru ofertanți – contestatorul consideră că motivele pentru care se impune modificarea cerințelor, sunt următoarele:

- Simpla analiză comparativă a cerințelor documentației de atribuire privind experiența specifică a Managerului de proiect demonstrează necorelări privind cerința minimă care trebuie îndeplinită; dacă la nivelul fișei de date sunt acceptate și contractele de reabilitare de cale ferată, acest lucru nu este permis conform cerinței din caietul de sarcini.
- conform prevederilor art. 12 din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, factorii de evaluare ar trebui să reprezinte o extindere a cerinței minime stabilite prin caietul de sarcini. În cazul de față, însă, este o

situație diferită (cerințele aferente factorului de evaluare sunt mai permissive comparativ cu cerința minimă din caietul de sarcini), situație ce demonstrează încă o dată neclaritatea cerințelor impuse și necesitatea remedierii acestora.

Așadar, contestatorul consideră că de impune modificarea cerințelor documentației de atribuire referitoare la Managerul de proiect prin:

- (i) definirea clară a cerinței minime privind experiența specifică;
- (ii) definirea clară a a cerințelor factorului de evaluare 2.3. prin corelare/extindere cu/a cerinței minime impuse pentru experiența profesională specifică deținută de expert.

B.4 Restrângerea artificială a concurenței prin impunerea unor cerințe disproporționate privind studiile necesar a fi fost absolvite de către experții cheie.

Raportat la prevederile documentației de atribuire cu privire la acest expert – cap. 5.23.3 din caietul de sarcini – contestatorul arată că din simpla analiză a cerințelor rezultă că:

(a) Entitatea contractantă a indicat un domeniu al studiilor absolvite extrem de limitativ, restricționând, astfel, artificial concurența, deși cerințele vizează poziții pentru care s-a impus și demonstrarea unei experiențe specifice, definite în raport de obiectul contractului ce urmează a fi atribuit și activitățile pe care respectivii experți urmează a le realiza în cadrul contractului;

(b) Entitatea contractantă nu a argumentat motivul pentru care doar o persoană care a absolvit o facultate în domeniul construcțiilor de căi ferate și poduri ar fi în măsură să reflecte potențialul organizatoric pentru a duce la îndeplinire contractul de achiziție sectorială și, totodată, nu a evidențiat nici aspectele care circumstanțiază noțiunea de „similar”.

Contestatorul consideră că motivele pentru care cerințele se impun a fi modificate, sunt următoarele:

- Potrivit art. 6 din Instrucțiunea ANAP nr. 1/201726, oportunitatea stabilirii unor cerințe privind studiile absolvite de către expertul propus se impune a fi analizată din următoarele perspective: (i) relevanța studiilor în raport de activitățile pe care le va realiza persoana în cauză în raport de obiectul contractului care urmează a fi atribuit; (ii) absolvirea respectivelor studii să fie în măsură să reflecte potențialul organizatoric al ofertantului de a duce la îndeplinire contractul; (iii) faptul că există situații în care sunt mai importante competențele personalului, iar nu domeniul studiilor absolvite.

- Niciuna dintre aceste condiții nu a fost respectată de entitatea contractantă la momentul impunerii cerinței restrictive și disproporționate privind studiile necesar a fi fost absolvite de către

experții cheie propuși (Manager de proiect, Manager de proiect adjunct și Expertul de cantități / costuri) atât timp cât:

- atribuțiile impuse pentru Managerul de proiect implică managementul contractului (inclusiv coordonarea personalului și a relației cu Beneficiarul) și, prin urmare, nu este necesară în mod limitativ absolvirea „unei Facultăți/ Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar”;
- impunerea exclusivă și limitativă a absolvirii unei facultăți în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar nu demonstrează nicidecum potențialul organizatoric al expertului de a duce la îndeplinire contractul de achiziție sectorială, ci doar faptul că acesta ar deține cunoștințe teoretice, tehnice specifice (adică doar cele dobândite prin absolvire).

Ceea ce pare că Entitatea contractantă a omis la momentul stabilirii studiilor necesar a fi fost absolvire este tocmai faptul că atribuțiile impuse în sarcina Managerului de proiect, prin Caietul de sarcini, sunt aferente unei funcții de conducere, coordonare, management, organizare, supraveghere în cadrul contractului<sup>28</sup>.

Cu alte cuvinte, principalele atribuții ale Managerului de proiect vizează, de fapt, coordonarea personalului/ activităților, relația cu Beneficiarul, implementarea contractului în mod conform.

Prin urmare, demonstrarea capacității expertului de a coordona în mod corespunzător contractul poate fi demonstrată printr-o paletă mai largă de studii universitare (inclusiv, dar fără a se limita la domeniul economic, domeniul juridic sau domeniul managementului contractului), mai ales în contextul în care experiența specifică a acestuia a fost, de asemenea, impusă prin raportare la obiectul principal al contractului.

Concluzionând, contestatorul consideră că nu se justifică nicidecum obligația ca Managerul de proiect să fi absolvit studii tehnice în domeniul construcțiilor de cale ferată și poduri întocmai pentru că atribuțiile sale sunt de coordonare, organizare și conducere a proiectului ce implică abilitați specifice care pot fi asumate / învățate și prin absolvirea altor studii universitare.

În mod similar, contestatorul arată că și pentru managerul de proiect adjunct și expertul cantități / costuri s-au impus cerințe restrictive în contextul în care activitățile necesar a fi prestate de către aceștia sunt în domenii care pot fi acoperite și prin absolvirea altor facultăți / universități.

În acest sens, arată că toate argumentele invocate pentru Managerul de proiect sunt aplicabile și pentru adjunctul său, în contextul în care atribuțiile definite prin caietul de sarcini vizează înlocuirea principalului expert.

Pe de altă parte, în ceea ce privește Expertul cantități / costuri, arată că au fost stabilite activități care vizează, de fapt, verificarea costurilor și a cantităților de materiale. Or, aceste responsabilități pot fi demonstrate inclusiv prin absolvirea unei facultăți în domeniul economic, situație față de care devine evident caracterul restrictiv și absolut nejustificat al cerinței privind studiile Expertului cantități/costuri.

Totodată, consideră că nici obiectul contractului în integralitatea sa nu circumstanțiază studiile solicitate (în mod disproporțional) pentru experții cheie.

În esență, menționează că prin impunerea cerințelor privind studiile experților, entitatea contractantă s-a limitat la codul CPV principal din fișa de date, deși codurile CPV secundare demonstrează că, în realitate, obiectul contractului ce urmează a fi atribuit este unul complex care include și (i) lucrări de semnalizare feroviara; (ii) instalații de distribuție de energie electrică; (iii) instalare de echipament de telecomunicații.

Contestatorul precizează că nu s-a ținut cont de faptul că se ajunge la o dublare nejustificată a cerințelor privind experții cheie.

Concret, menționează că pentru fiecare dintre cei trei experți, entitatea contractantă a solicitat și demonstrarea experienței specifice prin deținerea unei poziții similare în cadrul (a cel puțin) unui contract având aceleași caracteristici precum cel care urmează a fi atribuit; cerințele privind experții cheie, astfel cum au fost formulate de către entitatea contractantă, conduc, așadar, la demonstrarea acelorași competențe ale expertului, demers care conduce la o dublare nejustificată în raport de ceea ce urmează a fi prestat în baza contractului.

Prin urmare, consideră că solicitarea atât a studiilor în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar, cât și a experienței deținute în cadrul unei poziții similare într-un contract de infrastructură de transport feroviar, conduce la încălcarea principiului proporționalității, deși entitatea contractantă ar fi trebuit să constate că sunt mai importante competențele personale (experiența) decât studiile absolvite.

De asemenea, arată că nicio justificare a alegerii domeniului limitativ și restrictiv al studiilor impuse nu se regăsește la nivelul documentației de atribuire și, de altfel, nici nu poate exista în contextul în care îndeplinirea atribuțiilor aferente pozițiilor de Manager de proiect (principal sau adjunct) și a celei de Expert de cantități / costuri nu este ținută sub nicio formă de studiile absolvite, ci exclusiv de experiența personalului propus în derularea unor contracte similare (în raport de care s-au impus cerințe specifice); cu alte cuvinte, absolvirea facultății de construcții în domeniul căilor ferate și a podurilor nu acordă experților o certificare specifică în raport de care pot presta activitățile aferente pozițiilor de Manager de proiect (principal sau adjunct) sau Expert de

cantități/costuri; dimpotrivă, acestea pot fi îndeplinite în mod corespunzător chiar și urmare a absolvirii și altor studii universitare (inclusiv cea de management al afacerilor sau studii universitare în domeniul economic).

Menționează de altfel că nici domeniul „similar” al studiilor absolvite nu a fost complet, corect, corespunzător definit de către entitatea contractantă, aspect ce poate conduce la interpretări distincte, speculative și inclusiv, la o evaluare defectuoasă a experților nominalizați.

Contestatorul menționează că cerințele privind calificarea educațională a experților cheie Manager de proiect (principal sau adjunct) și Expertului de cantități / costuri prin deținerea unei diplome de „Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar”, respectiv „Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, drumuri, poduri sau în domeniul construcțiilor civile sau similar”, sunt disproporționate și conduc la restricționarea nejustificată a accesului operatorilor economici interesați la procedura de atribuire.

Apreciază că niciun raționament logic și juridic nu impune necesitatea absolvirii unei facultăți de construcții de căi ferate și poduri, respectiv construcții civile, pentru cele 3 poziții în contextul în care activitățile necesar a fi prestate vizează coordonarea contractului și verificarea anumitor cantități și costuri, cunoștințe care pot fi dobândite și urmare a studiilor universitare în cadrul a altor domenii (precum economic, drept, managementul contractelor).

În opinia contestatorului, se impune, așadar, modificarea cerințelor privind studiile necesar a fi absolvite de către Manager de proiect (principal sau adjunct) și Expertului de cantități / costuri prin eliminarea domeniilor „construcții de căi ferate sau poduri” și „construcții civile”.

B.5 Neclaritatea cerințelor privind experiența generală impusă pentru experții cheie și restrângerea artificială a concurenței prin impunerea unor cerințe disproporționate

Raportat la cerințele documentației de atribuire, respectiv cap. 5.23.3 din caietul de sarcini, contestatorul arată că nicio explicație a noțiunii de „participare” sau a noțiunii de „contract îndeplinit și finalizat” nu a fost adusă la cunoștința ofertanților prin documentația de atribuire, deși cerințele se raportează la acestea și, prin urmare, ofertele urmează a fi evaluate în baza lor. Totodată, nu se specifică nici dacă termenul de 3/5 ani impus pentru experiența generală se raportează la un singur contract finalizat sau se poate demonstra prin mai multe contracte, din care doar unul să fie finalizat.

Arată că prin cerințele aferente capitolului 5.23.3 din caietul de sarcini, au fost indicate, cu titlu exemplificativ, documentele posibil a fi

depusă pentru demonstrarea îndeplinirii cerințelor minime privind experții nominalizați în cadrul ofertei. Totuși, niciunul dintre documentele indicate de către entitatea contractantă nu vizează demonstrarea experienței generale prin raportare la „participarea la cel puțin un contract îndeplinit și finalizat”.

Precizează că motivele pentru care cerințele se impun a fi modificate, sunt următoarele:

- Simpla analiză a cerințelor documentației de atribuire denotă faptul că, în maniera în care acestea au fost impuse, se ajunge la evaluarea ofertelor în raport de aspecte pe care ofertanții nu le-au cunoscut și care nu le-au fost aduse la cunoștință vreodată; un astfel de demers este nelegal tocmai pentru că se încalcă principiul transparenței și tratamentului egal, necesar a fi respectate în materia achizițiilor sectoriale.

- Scopul impunerii unei cerințe privind experiența generală poate viza exclusiv capacitatea expertului de a gestiona responsabilitățile aflate în sarcina sa întocmai pentru că, în trecut, a mai prestat activități similare.

Arată că modalitatea în care entitatea contractantă a impus cerința privind experiența generală demonstrează, de fapt, o dublare a cerințelor impuse întrucât și în raport de experiența specifică s-a solicitat demonstrarea experienței profesionale prin contracte care au avut un obiect similar celui care urmează a fi atribuit. Or, dublarea unor cerințe conduce la încălcarea principiului proporționalității, astfel cum explicit rezultă chiar din interpretările ANAP .

Așadar, consideră că se impune, modificarea cerințelor privind experiența generală prin eliminarea sintagmei „prin participare la cel puțin un contract îndeplinit și finalizat, care a avut obiect lucrări similare cu cele ale prezentului contract” tocmai pentru că:

- (i) se ajunge la o dublare a cerințelor impuse întrucât ar fi, de fapt, probată experiența specifică care reprezintă cerință distinctă;
- (ii) noțiunea este neclară și irelevantă în contextul în care, oricum, experiența specifică este impusă.

B.6 Greșita impunere a cerințelor privind experiența specifică a Responsabilului/ Responsabililor tehnici cu execuția (RTE).

Raportat la prevederile documentației de atribuire, respectiv cap. 5.23.3 profilul personalului cheie (principal) pct. B.4 din caietul de sarcini, contestatorul precizează că motivele pentru care cerințele se impun a fi modificate sunt următoarele:

- pozițiile similare prin care s-ar putea demonstra experiența RTE nu au fost indicate explicit prin documentația de atribuire; așadar, cerința este, în realitate, neclară în contextul în care nu se identifică în concret și

alte poziții posibil a fi fost deținute de către expert în cadrul altor contracte. Or, în contextul în care s-a acordat o astfel de posibilitate, devine necesară circumstanțierea acesteia în mod clar, explicit și corect, astfel încât să nu existe interpretări ale cerințelor documentației de atribuire care pot genera, de altfel, dispute chiar și pe parcursul derulării contractului;

- poziția de RTE poate fi deținută doar de persoanele autorizate în acest sens, potrivit dispozițiilor legale, cum de altfel și documentația de atribuire confirmă; prin urmare, o poziție „similară” sau o atestare „echivalentă” nici nu există și nu poate exista atât timp cât o astfel de autorizare poate fi emisă doar de către autoritățile din România. Așadar, există o necorelare evidentă la nivelul documentației de atribuire în contextul în care experiența specifică poate fi demonstrată și prin alte poziții (neidentificate în concret), însă pentru prestarea activităților propriu-zise este necesară o autorizație specifică, emisă exclusiv de autoritățile din România.

În opinia contestatorului, se impune ca cerința privind experiența specifică a RTE să fie modificată prin clarificarea/ exemplificarea noțiunilor de „similar” sau „echivalent”, mai ales în condițiile în care o astfel de autorizare poate fi emisă exclusiv de către autoritățile din România care nu statuează nicio posibilitate de echivalare a unei poziții deținute într-un alt stat. Pe de altă parte, în aplicarea principiilor tratamentului egal și al transparenței, în contextul imposibilității indicării unor poziții similare celei pentru care expertul RTE ar fi nominalizat, se impune eliminarea noțiunii „similar” din cuprinsul cerinței documentației de atribuire.

Prin adresa nr. 1/674/06.04.2023, înregistrate la CNSC sub nr. 18806/06.04.2023, autoritatea contractantă transmite înscrisul intitulat „măsuri de remediere”.

Astfel, precizează că a adoptat următoarele măsuri de remediere:

1) Referitor la pct. B.1. din contestație, pentru corelarea informațiilor din cadrul documentației de atribuire, referitoare la cerințele minime privind experiența specifică pentru expertul Expert proiectare infrastructură feroviară din cadrul Caietului de sarcini și cerințele minime asociate factorului de evaluare Experiența deținută - Expert proiectare infrastructură feroviară din cadrul Fișei de date și Anexei la Instrucțiuni pentru ofertanți: Fișa de date, Secțiunea 11.2.5. Criterii de atribuire, detalierea subfactorului Experiența deținută - Expert proiectare infrastructură feroviară, se modifică după cum urmează:

În loc de:

„Descriere: Componenta tehnică - Experiența deținută pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție,

detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul) - maxim 7 puncte.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 2 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul): 2,5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 3 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul): 5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 4 sau mai mult de 4 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul): 7 puncte”.

A se citi

„Descriere: Componenta tehnică - Participarea pe o poziție similară într-un contract în cadrul căruia a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate - maxim 7 puncte.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în 2 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate: 2,5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în 3 contracte în cadrul cărora a fost elaborat si/sau actualizat si/sau revizuit si/sau completat un studiu de fezabilitate si/sau proiect tehnic pentru construcție nouă si/sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor si transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate: 5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în 4 sau mai mult de 4 contracte în cadrul cărora a fost elaborat si/sau actualizat si/sau revizuit si/sau completat un studiu de fezabilitate si/sau proiect tehnic pentru construcție nouă si/sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor si transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate: 7 puncte”.

Anexa la „Instrucțiuni pentru ofertanți” (Fișa de date din SEAP), Secțiunea II.2.5. Criterii de atribuire, detalierea subfactorului 2.1. Experiența deținută - Expert proiectare infrastructură feroviară, se modifică după cum urmează:

În loc de

„Cerința minimă: Experiența deținută pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico- economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul).

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 2 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul): 2,5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 3 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul): 5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 4 sau mai mult de 4 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate,

revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul): 7 puncte”.

A se citi:

„Cerința minimă: Participarea pe o poziție similară într-un contract în cadrul căruia a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în 2 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate: 2,5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în 3 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate: 5 puncte;

- participarea pe o poziție similară în 4 sau mai mult de 4 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat directivele europene de interoperabilitate: 7 puncte”.

Referitor la pct. B.2. din contestație, pentru corelarea informațiilor din cadrul documentației de atribuire, referitoare la cerințele minime privind experiența specifică pentru expertul Expert proiectare energoalimentare din cadrul caietului de sarcini și cerințele minime asociate factorului de evaluare Experiența deținută - Expert proiectare energoalimentare din cadrul fișei de date și Anexei la Instrucțiuni pentru ofertanți. Caietul de Sarcini, Capitolul 5.23.3 Personalul Contractantului,

Sub-capitolul 5.23.3 Profilul personalului cheie (principal), lit. A. Proiectare, se modifică după cum urmează:

În loc de:

„2. Expert proiectare energoalimentare:

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul electrotehnic, energetic sau similar

b) Experiență generală:

- minim 5 ani de experiență generală.

c) Experiență profesională specifică:

- Participarea în calitate de expert lucrări de electrificare și energoalimentare într-un contract care a avut ca obiect lucrări de infrastructură feroviară (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate”.

A se citi:

„2. Expert proiectare energoalimentare

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul electrotehnic, energetic sau similar

b) Experiență generală:

- minim 5 ani de experiență generală.

c) Experiență profesională specifică:

- Participarea pe o poziție similară într-un contract în cadrul căruia a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate”.

Fișa de date, Secțiunea II.2.5. Criterii de atribuire, detalierea subfactorului Experiența deținută - Expert proiectare energoalimentare, se modifică după cum urmează:

În loc de:

„Descriere: Componenta tehnică - Experiența deținută pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare - maxim 6 puncte.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 2 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare: 2 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 3 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare: 4 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 4 sau mai mult de 4 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare: 6 puncte”.

A se citi:

„Descriere: Componenta tehnică - Participarea pe o poziție similară într-un contract în cadrul căruia a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate - maxim 6 puncte.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în 2 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate: 2 puncte;

- participarea pe o poziție similară în 3 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou,

transport ușor si transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC si directivele europene de interoperabilitate: 4 puncte;

- participarea pe o poziție similară în 4 sau mai mult de 4 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor si transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC si directivele europene de interoperabilitate: 6 puncte”.

Anexa la „Instrucțiuni pentru ofertanți” (Fișa de date din SEAP), Secțiunea II.2.5. Criterii de atribuire, detalierea subfactorului 2.2. Experiența deținută - Expert proiectare energoalimentare, se modifică după cum urmează:

În loc de:

„Cerința minimă: Experiența deținută pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico- economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții) in cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 2 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare: 2 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 3 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) în cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare: 4 puncte;

- participarea pe o poziție similară în elaborarea a 4 sau mai mult de 4 documentații tehnico-economice (studii de fezabilitate, revizuire studii de fezabilitate, proiecte tehnice de execuție, detalii de execuție, revizuire proiecte tehnice de execuție, documentații de avizare lucrări de intervenție) in cadrul unuia sau mai multor contracte, în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare: 6 puncte”.

A se citi:

„Cerința minimă: Experiența deținută pe o poziție similară într-un contract în cadrul căruia a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate.

Algoritm de calcul:

- participarea pe o poziție similară în 2 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate: 2 puncte;
- participarea pe o poziție similară în 3 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate: 4 puncte;
- participarea pe o poziție similară în 4 sau mai mult de 4 contracte în cadrul cărora a fost elaborat și/sau actualizat și/sau revizuit și/sau completat un studiu de fezabilitate și/sau proiect tehnic pentru construcție nouă și/ sau modernizare în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de energoalimentare (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban) care a respectat normele AGC, AGTC și directivele europene de interoperabilitate.: 6 puncte”.

3) Referitor la pct. B.3. din contestație, pentru corelarea informațiilor din cadrul documentației de atribuire, referitoare la cerințele minime privind experiența specifică pentru expertul Manager proiect din cadrul Caietului de sarcini și cerințele minime asociate factorului de evaluare Experiența deținută - Manager de proiect din cadrul Fișei de date și Anexei la Instrucțiuni pentru ofertanți. Fișa de date, Secțiunea II.2.5. Criterii de atribuire, detalierea subfactorului Experiența deținută - Manager proiect, se modifică după cum urmează:

În loc de:

„Descriere: Componenta tehnică - Experiența deținută în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect

și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul unui contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată - maxim 8 puncte.

Algoritm de calcul:

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 2 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată: 2 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 3 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată: 4 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 4 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată în 4 contracte: 6 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 5 contracte sau mai mult de 5 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată: 8 puncte”.

A se citi:

„Descriere: Componenta tehnică - Experiența deținută în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a cel puțin un contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar - maxim 8 puncte.

Algoritm de calcul:

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 2 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 2 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 3 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 4 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 4 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 6 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 5 contracte sau mai mult de 5 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 8 puncte”.

Anexa la „Instrucțiuni pentru ofertanți” (Fișa de date din SEAP), Secțiunea II.2.5. Criterii de atribuire, detalierea subfactorului 2.3. Experiența deținută - Manager proiect, se modifică după cum urmează:

În loc de:

„Cerința minimă: Experiența deținută în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul unui contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată

Algoritm de calcul:

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în

cadrul a 2 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată: 2 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 3 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată: 4 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 4 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată în 4 contracte: 6 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 5 contracte sau mai mult de 5 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de cale ferată: 8 puncte.

A se citi:

„Cerința minimă: Experiența deținută în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a cel puțin un contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și sau modernizare de infrastructură de transport feroviar.

Algoritm de calcul:

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 2 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 2 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect

și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 3 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 4 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 4 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 6 puncte;

- participarea în poziția de Manager de proiect și/sau Director de proiect și/sau coordonator de proiect și/sau Adjunct Director Proiect și/sau Adjunct Manager Proiect și/sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a 5 contracte sau mai mult de 5 contracte de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări construcție nouă și/sau modernizare de infrastructură de transport feroviar: 8 puncte”.

Referitor la pct. B.5. și pct. B.6. din contestație, pentru clarificarea informațiilor din cadrul documentației de atribuire, referitoare la cerințele impuse experților cheie. Caietul de Sarcini, Capitolul 5.23.3 Personalul Contractantului, Sub-capitolul 5.23.3 Profilul personalului cheie (principal) lit. B. Execuție lucrări, se modifică după cum urmează:

A se citi:

„1. Manager de proiect

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar

b) Experiență generală:

- minim 5 ani de experiență.

c) Experiență profesională specifică:

- Experiența deținută în poziția de Manager Proiect și/sau Director Proiect și/ sau Coordonator Proiect și/ sau Adjunct Director Proiect și/ sau Adjunct Manager Proiect și/ sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a cel puțin un contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructura de transport feroviar.

2. Managerul adjunct de proiect.

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar

b) Experiență generală:

- minim 5 ani de experiență.

c) Experiență profesională specifică:

- Experiența deținută în poziția de Manager Proiect și/ sau Director Proiect și/ sau Coordonator Proiect și/ sau Adjunct Director Proiect și/ sau Adjunct Manager Proiect și/ sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a cel puțin un contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructura de transport feroviar (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban).

3. Expert cantități/costuri

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, drumuri, poduri sau în domeniul construcțiilor civile sau similar

b) Experiență generală: minim 5 ani experiență.

c) Experiență profesională specifică:

- Experiență deținută în poziția de Inginer Constructor - responsabil Cantități și/ sau responsabil Cantități și/ sau Inginer Cantitate și/ sau Inspector Cantități, în cadrul a cel puțin un contract de supervizare/ consultanță și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructura de transport feroviar (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban).

Având în vedere faptul că entitatea contractantă a luat măsuri de remediere, în mod parțial, așa cum au fost detaliate mai sus, consideră că rămâne fără obiect contestația formulată, în mod parțial.

Prin adresa nr. 1/1719/10.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 19389/10.04.2023, entitatea contractantă transmite punctul de vedere cu privire la contestația în cauză.

Față de criticile formulate de contestator, entitatea contractantă răspunde punctual, după cum urmează:

Punctul A:

„Cerințele privind utilajele sunt restrictive și disproporționate, conducând, de fapt, la restrângerea artificială a concurenței prin favorizarea nejustificată a anumitor operatori economici”.

În elaborarea cerinței, entitatea contractantă precizează că a ținut cont de prevederile art. 191, alin. 1 din Legea nr. 99/2016.

Arată că pentru introducerea pragului minim de număr de utilaje au fost luate în considerare lucrările necesar a fi executate, cantitățile estimative de lucrări ce urmează a fi executate (conform listelor de cantități rezultate din faza de SF) și productivitatea tipurilor de utilaje pe

categorii de lucrări. Pentru a avea o garanție de respectare a termenului de finalizare de către Antreprenor, acesta trebuie să dispună de o dotare minimă de utilaje și echipamente destinate exclusiv execuției lucrării. Numărul minim de utilaje/echipamente/instalații necesare pentru realizarea lucrărilor în termenele și condițiile stabilite prin contract implică capacități minime ale utilajelor, fără a fi necesară solicitarea explicită a acestora și fără a exista riscul limitării accesului la procedură.

Precizează totodată că, pentru determinarea numărului de utilaje/echipamente/instalații a avut în vedere capacitățile uzuale ale acestora, existente pe piață, fără a lua în calcul echipamente cu capacități ce ar conduce la restricționarea accesului la procedura în speță.

Totodată, s-a stabilit necesarul minim de utilaje raportat la tipurile standard și capacitățile uzuale ale acestor utilaje, utilizate în cadrul șantierelor de lucrări similare. Stabilirea unor capacități minime ale acestor utilaje ar putea restricționa participarea la procedura, iar lăsarea la latitudinea ofertanților a stabilirii listei de utilaje ce urmează a fi utilizate în cadrul contractului nu reprezintă pentru entitatea contractantă o garanție suficientă privind capacitatea acestuia de realizare a lucrărilor.

Tipurile de utilaje solicitate nu permit o variație semnificativă a capacităților acestora, care să influențeze numărul utilajelor raportat la necesitățile minime solicitate de entitatea contractantă.

Subliniază faptul că utilajele solicitate, reprezintă o dotare minimă și nicidecum o listă exhaustivă a capacităților tehnologice necesare pentru îndeplinirea contractului, fapt specificat în mod clar în cadrul documentației de atribuire.

Justificarea necesarului strict de utilaje a fost evaluată ținându-se cont de cantitățile estimative din cadrul Studiului de Fezabilitate. Antreprenorul în cadrul Proiectului Tehnic de Execuție va adapta aceste cantități la situația actuală din teren.

Astfel, pentru a nu restrânge concurența, entitatea contractantă precizează că a evitat să solicite echipamente/utilaje necesare pentru activități secundare/accesorii, indiferent de ponderea valorică a acestora în obiectul contractului de achiziție sectorială. În condițiile în care utilizarea acestor tipuri de utilaje nu afectează indicatorii de performanță/nivelul calitativ ce caracterizează obiectul principal sau scopul respectivului contract.

Totodată s-a avut în vedere solicitarea unor tipuri de utilaje generale, aferente lucrărilor cu specific feroviar, nefiind solicitate un anumit tip de utilaj, al unui anumit producător, sau utilaje care executa simultan mai multe operațiuni tehnologice, acestea fiind foarte costisitoare, foarte puțini operatori economici le au la dispoziție.

Pe lângă acestea, tocmai în vederea încurajării concurenței, s-a oferit posibilitatea operatorilor economici de a îndeplini cerința privind utilajele nu numai prin deținere în proprietate ci, prin folosirea sintagmei „are la dispoziție/are acces la” a dat posibilitatea ca accesul la utilajele, instalațiile, echipamentele tehnice indicate în cerința de calificare să se poată face printr-unul sau mai multe dintre metodele următoare: deținerea în dotare proprie, închiriere, comodat, leasing, contract de prestare de servicii;

Totodată operatorii economici pot beneficia de susținerea unor terți, după cum a fost enunțat în cadrul documentației de atribuire.

Din cele prezentate anterior, de faptul că la elaborarea cerinței și a listei utilajelor au fost respectate prevederile legale în domeniul achizițiilor sectoriale, specificul lucrărilor care trebuie executate în cadrul contractului, precum și de faptul ca viitorul Antreprenor va trebui să se încadreze în termenele contractuale, apreciază că trebuie respinsă neîntemeiată, nelegală și nefondată, critica în cauză.

Cu privire la Punctul B1 din cadrul contestației, referitor la necorelarea cerințelor impuse pentru expertul Expert proiectare infrastructură feroviară, entitatea contractantă menționează că a prevăzut că orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări/ informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire cu 22 zile înainte de data limită stabilită pentru depunerea ofertelor. Entitatea Contractantă răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificări/ informații suplimentare în legătura cu documentația de atribuire în a 12-a zi înainte de data limită de depunere a ofertelor.

Având în vedere această posibilitate oferită operatorilor economici, menționează faptul că, contestatorul nu a utilizat această metodă în vederea clarificării anumitor aspecte și a corectării anumitor erori materiale care pot să apară în cadrul documentației de atribuire, inclusiv necorelări, și a preferat să înainteze prezenta contestație cu scopul evident de a bloca și amâna nejustificat derularea unui proiect de importanță națională și europeană.

Totodată, menționează că prezentul obiectiv de investiții face parte din Master Planul General de Transport al României (MPGT) și este propus pentru finanțare din Programul Connecting Europe Facility (CEF) - CEF-T-2022-MILMOB, a cărui perioadă de programare este 2021-2027, cu posibilitatea prelungirii justificate cu încă 3 ani.

În acest sens, consideră că demersul de utilizare a contestației documentației față de posibilitatea solicitării de clarificări/ informații, prin care se urmărește întârzierea nejustificată a termenelor, este de natură a crea prejudicii entității contractante, inclusiv statului român, care conduc la o absorbție redusă a fondurilor europene și o neducere la

îndeplinire a obligațiilor externe asumate. Prin aceste întârzieri și pierderea finanțărilor nerambursabile externe, nu se pot realiza investițiile în infrastructura de transport feroviar, necesare unei bune circulații, în condiții de siguranță, a trenurilor de călători și a celor de marfa, în condiții prin care să fie reduse emisiile poluante.

Astfel, în vederea demonstrării bunei-credințe, pentru corelarea informațiilor din cadrul documentației de atribuire, referitoare la cerințele minime privind experiența specifică pentru expertul Expert proiectare infrastructură feroviară din cadrul Caietului de sarcini și cerințele minime asociate factorului de evaluare Experiența deținută - Expert proiectare infrastructură feroviară din cadrul Fișei de date și Anexei la Instrucțiuni pentru ofertanți, entitatea contractantă precizează că a adoptat măsuri de remediere, publicate în SEAP în data de 06.04.2023, termen legal de publicare a măsurilor adoptate conform Legii nr. 101/2016, art. 9, alin. (1).

În continuarea punctului de vedere, cu privire la pct. B1, B2, B3 din contestație, entitatea contractantă reiterează punctual, măsurile de remediere precizate anterior și comunicate Consiliului prin adresa nr. 1/674/06.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 18806/06.04.2023, în înscrisul intitulat „măsuri de remediere”.

Cu privire la punctul B4 din contestație, entitatea contractantă arată că în critica adusa de contestator cu privire la expertul Manager de proiect, aceasta folosește doar o analiză fără substanță și fără justificare legală a expertului cheie, invocând în mod eronat și tendențios ca „(...) a indicat un domeniu al studiilor absolvite extrem de limitativ [...]”.

Astfel, precizează că în condițiile în care întreaga activitate de proiectare și execuție a lucrărilor, precum și relația cu Beneficiarul și cu Supervizorul este gestionată de Managerul de Proiect, expert care, în mod evident, deține o poziție cheie în echipa Antreprenorului, entitatea contractantă a considerat că experiența deținută de acesta are o influență relevantă asupra îndeplinirii în condiții calitative a proiectului.

Experiența solicitată implică atât studii de specialitate, cât și familiarizarea cu specificul supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructura de transport feroviar (se exclud domeniile tramvai, metrou).

Entitatea contractantă precizează că a urmărit să obțină un avantaj calitativ în proiectarea și execuția lucrărilor, asigurându-se astfel un nivel ridicat de expertiză derivat din familiarizarea cu actele normative caracteristice domeniului, precum și cu practicile și procedurile specifice.

În ceea ce privește calificarea educațională aferenta expertului Manager de proiect, entitatea contractantă învederează că aceasta nu a fost folosită, ca și componentă a factorului de evaluare.

Astfel deținerea unei diplome de Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar, de către Expertul Cheie Principal Manager de Proiect, a fost stipulată în cadrul caietului de sarcini, în conformitate cu prevederile actului „Instrucțiune nr. 1 din 4 ianuarie 2017 emisă în aplicarea prevederilor art. 179 lit. g) și art. 187 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, respectiv a art. 192 lit. g) și a art. 209 alin. (8) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale” art. 6 alin. 1 „Autoritatea/Entitatea contractantă poate solicita personalului menționat la art. 2 alin. (1) informații referitoare la studiile absolvite, ca expresie a unei cerințe cu privire la calificarea educațională”.

Domeniul construcțiilor căi ferate, poduri sau similar, aferent calificării educaționale a expertului cheie principal Manager de Proiect, a fost ales în conformitate cu specificul lucrărilor care vor fi efectuate și anume lucrări de specific feroviare cu grad ridicat de complexitate de diferite tipologii constructive tehnice și dimensionale.

Cu privire la critica aferentă managerului adjunct de proiect, a managerului costuri/cantități, entitatea contractantă reiterează aspectele menționate anterior, cu privire la expertul Manager de proiect.

Cu privire la punctul B5 și B6 din contestație, entitatea contractantă entitatea contractantă reiterează punctual, măsurile de remediere precizate anterior și comunicate Consiliului prin adresa nr. 1/674/06.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 18806/06.04.2023, în înscrisul intitulat „măsuri de remediere”.

În final, entitatea contractantă solicită Consiliului respingerea contestației ca fiind rămasă fără obiect pentru solicitările care au fost supuse remedierii și ca nefondată în rest, pentru motivele anterior expuse.

Prin adresa nr. 1/1719/10.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 19585/11.04.2023, entitatea contractantă transmite dosarul achiziției publice, în copie.

Față de punctul de vedere emis de către entitatea contractantă, contestatorul formulează concluzii scrise prin adresa nr. 1085/13.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 20335/18.04.2023, precizând următoarele:

- nicio măsură de remediere a cerințelor privind utilajele nu a fost adoptată de către entitatea contractantă, care s-a limitat la a reda cerințele documentației de atribuire presupus a fi omise în mod voit de către Alstom la momentul promovării contestației, fără nicio explicație efectivă a utilității lor în contextul criticilor concret formulate;
- deși entitatea contractantă indică prin Punctul de vedere faptul că lista minimă a utilajelor/echipamentelor solicitate va fi completată și cu „alte echipamente/instalații/facilități necesare ducerii la îndeplinire a

contractului”, ceea ce s-a criticat a fost faptul că respectiva listă, cuprinzând utilajele/echipamentele minime, nu este în integralitate adecvată, întrucât utilajele minim solicitate se folosesc exclusiv la lucrărilor pentru liniile de cale ferată, respectiv liniile de contact, acestea reprezentând doar o parte din totalul lucrărilor necesar a fi executate; întrucât indicarea altor echipamente, necesare celorlalte lucrări din cadrul contractului, rămâne la latitudinea fiecărui ofertant, acest lucru poate duce la un dezechilibru/ subiectivism în ceea ce privește modalitatea de evaluare a ofertelor în funcție de specialitățile implicate;

- nicio explicație nu este oferită privind posibilitatea înlocuirii echipamentelor minime solicitate cu altele care asigură realizarea acelorași lucrări. însă folosind o altă tehnologie de execuție. în lipsa unor astfel de prevederi, chiar dacă se demonstrează posibilitatea reală de realizare a lucrărilor la același nivel calitativ sau chiar superior, prezentarea unor alternative ale utilajelor minim solicitate ar putea conduce la neconformitatea ofertei, acesta fiind de altfel și motivul promovării prezentei contestații;

- referitor la cerințele privind studiile necesar a fi fost absolvite de către experții cheie, nicio măsură de remediere nu a fost adoptată de către entitatea contractantă.

Precizează de asemenea că, criticile remediate de entitatea contractantă sunt rămase fără obiect.

Întrucât prin adresa nr. 1090\*19.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 20850/19.04.2023, contestatorul a solicitat accesul la dosarul cauzei, prin adresa nr. 21396/890/C1/21.04.2023, Consiliul i-a comunicat acestuia termenul de studiere a dosarului și implicit de depunere a concluziilor scrise; acesta s-a prezentat la sediul CNSC în data de 24.04.2023.

Prin adresa nr. 1097/25.04.2023, înregistrată la CNSC sub nr. 22054/25.04.2023, contestatorul depune concluzii scrise reiterând aspectele potrivit cărora: cerințele privind utilajele minime sunt restrictive și disproporționate în raport cu obiectul contractului; cerințele privind studiile experților cheie sunt disproporționate în raport cu activitățile necesar a fi realizate.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 18918/07.04.2023, contestatorul depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 209044853/1, tranzacția nr. 1322363165/36739364 din 06.04.2023, eliberată de CEC Bank Sucursala Victoria, în cuantum de 220.000 lei.

**Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:**

....., în calitate de entitate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă online, fără etapa finală de licitație electronică, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având

ca obiect: „Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții «Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul ..... - Etapa I, ...»”, cod CPV: 45234100-7 elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând, în SEAP, anunțul de participare nr. .../23.03.2023, conform căruia valoarea estimată a procedurii este 456.939.903,99 lei fără TVA. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al contractului este „cel mai bun raport calitate-preț”.

Prin contestația care face obiectul prezentei, SC ..... SA este nemulțumit de unele prevederi ale documentației de atribuire, despre care susține că ar restricționa în mod nejustificat accesul la procedura de atribuire.

Referitor la critica contestatorului potrivit căreia cerințele privind utilajele ar fi restrictive și disproporționate conducând la restrângerea artificială a concurenței (utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF, setul de vagoane tehnologice pentru transportul traverselor compatibile cu utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF, macara feroviară sau utilaj specializat de înlocuire mecanizată aparate de cale), în condițiile în care au fost impuse utilaje specifice lucrărilor de cale ferată, deși lucrările din prezentul contract sunt complexe și necesită o paletă largă de utilaje, acestea putând fi executate și prin utilizarea altor utilaje decât cele impuse limitat, Consiliul constată următoarele:

La secțiunea „III.1.3) Capacitatea tehnică și profesională” din anunțul de participare, secțiunea „III.2.3) Capacitatea tehnică și profesională” din instrucțiunile pentru ofertanți și anexa acesteia din urmă, publicată în SEAP în fișierul cu identificatorul „[.../00041] OAS - Anexa la Instrucțiuni ptr. Ofertanti Valu.pdf.p7s”, entitatea contractantă a stabilit următoarele cerințe:

*„Informații și/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate:*

*Utilaje, instalații și echipament tehnic*

*Cerința 4: Declarație cu privire la utilajele, instalațiile și echipamentele tehnice la dispoziția operatorului economic care execută lucrări, pe care acesta le va utiliza pentru îndeplinirea corespunzătoare a contractului sectorial, conform Caietului de Sarcini. Ofertantul va declara că deține sau că are drept de folosință, după caz, în funcție de forma în care va dispune de acestea.*

*Ofertantul trebuie să demonstreze că are la dispoziție/are acces la următoarele utilaje, instalații și echipamente tehnice pentru execuția lucrărilor:*

*Nr.crt. Tip utilaj, instalație, echipament tehnic Număr*

*1 Utilaj mobil pentru montat/demontat panouri CF 1 buc*

*(...)*

3 Set vagoane tehnologice pentru transportul traverselor, compatibile cu utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF 1 set (...)

7. Macara feroviară sau utilaj specializat de înlocuire mecanizată aparate de cale 1 buc (...)

Nota 1: Pentru utilajele/echipamentele de la pozițiile 1, 2 și 3 din tabelul de mai sus, se pot prezenta ca și utilaje/echipamente superioare: Nr.crt. Tip utilaj, instalație, echipament tehnic Număr

1 Sistem de reabilitare (excavare, reabilitare strat de formă și înlocuire piatră spartă, inclusiv reciclare și spălare piatră spartă) 1 buc/sistema

2 Vagon/Buncăr pentru materiale cu benzi transportoare 1 buc/set (...).

Nota 1: Ofertantul va completa informațiile solicitate în tabelul de mai sus cel puțin pentru utilajele/echipamentele/instalațiile listate la punctul 1-8. Tabelul poate fi extins cu orice echipament/utilaj/instalație disponibil și propus pentru realizarea contractului.

Nota 2: Prin sintagma „are la dispoziție/are acces la” se înțelege că accesul la utilajele, instalațiile, echipamentele tehnice indicate în cerința de calificare se poate face printr-unul sau mai multe dintre metodele următoare: deținerea în dotare proprie, închiriere, comodat, leasing, contract de prestare de servicii”.

Cerințele privind necesarul minim de utilaje au fost preluate de entitatea contractantă și în cadrul caietului de sarcini, la pct. 5.16.1.

În soluționarea criticilor privind cerința anterior reprodusă, Consiliul apreciază ca fiind relevante următoarele prevederi legale:

- art. 185 din Legea nr. 99/2016:

„1) Entitatea contractantă are dreptul de a aplica în cadrul procedurii de atribuire numai criteriile privind capacitatea referitoare la: (...)

c) capacitatea tehnică și profesională.

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

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

- art. 191 din Legea nr. 99/2016:

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

- art. 192 lit. j) din același act normativ:

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

*j) o declarație cu privire la utilajele, instalațiile și echipamentele tehnice la dispoziția operatorului economic care prestează servicii ori execută lucrări pentru executarea contractului”.*

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

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

Din conținutul acestor prevederi legale rezultă că entitatea contractantă are dreptul de a stabili criterii/cerințe de calificare care să demonstreze, printre altele, potențialul tehnic al unui ofertant, respectiv posibilitatea acestuia de a îndeplini contractul în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare, cu condiția ca aceste cerințe/criterii să aibă legătură cu obiectul contractului și să fie proporționale prin raportare la acesta.

În speță, necesitatea introducerii cerințelor de calificare contestate, respectiv dovedirea accesului la utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF – 1 buc, set vagoane tehnologice pentru transportul traverselor, compatibile cu utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF - 1 set, și macara feroviară sau utilaj specializat de înlocuire mecanizată aparate de cale - 1 buc, a fost justificată de către entitatea contractantă în cadrul Strategiei de contractare, după cum urmează:

*„Cerința a fost elaborată în conformitate cu prevederile art. 192 lit. j) din Legea nr. 99/2016.*

*Pentru introducerea pragului minim de număr de utilaje au fost luate în considerare lucrările necesar a fi executate, cantitățile estimative de lucrări ce urmează a fi executate (conform listelor de cantități rezultate din faza de SF) și productivitățile tipurilor de utilaje pe categorii de lucrări. Pentru a avea o garanție de respectare a termenului de finalizare de către Antreprenor, acesta trebuie să dispună de o dotare minimă de utilaje și echipamente destinate exclusiv execuției lucrării. Numărul minim de utilaje/echipamente/instalații*

necesare pentru realizarea lucrărilor în termenele și condițiile stabilite prin contract implică capacități minime ale utilajelor, fără a fi necesară solicitarea explicită a acestora și fără a exista riscul limitării accesului la procedură.

Precizăm totodată că Entitatea Contractantă, pentru determinarea numărului de utilaje/ echipamente/ instalații a avut în vedere capacitățile uzuale ale acestora, existente pe piață, fără a lua în calcul echipamente cu capacități ce ar conduce la restricționarea accesului la procedura în speță. Totodată, Entitatea Contractantă a stabilit necesarul minim de utilaje raportându-se la tipurile standard și capacitățile uzuale ale acestor utilaje, utilizate în cadrul șantierelor de lucrări similare. Stabilirea unor capacități minime ale acestor utilaje ar putea restricționa participarea la procedură, iar lăsarea la latitudinea ofertanților a stabilirii listei de utilaje ce urmează a fi utilizate în cadrul contractului nu reprezintă pentru Entitatea Contractantă o garanție suficientă privind capacitatea acestuia de realizare a lucrărilor.

Tipurile de utilaje solicitate nu permit o variație semnificativă a capacităților acestora, care să influențeze numărul utilajelor raportat la necesitățile minime solicitate de entitatea contractantă. Subliniem faptul că utilajele solicitate, reprezintă o dotare minimă și nicidecum o listă exhaustivă a capacităților tehnologice necesare pentru îndeplinirea contractului.

Justificarea necesarului strict de utilaje a fost evaluată ținându-se cont de cantitățile estimative din cadrul Studiului de Fezabilitate.

Antreprenorul în cadrul Proiectului Tehnic de Execuție va adapta aceste cantități la situația actuală din teren.

### **1. Utilaj mobil pentru montat/ demontat panouri CF-1 buc**

Alcătuirea suprastructurii căii ferate este bazată pe principiul tehnic al succesiunii unor elemente din ce în ce mai puțin rezistente (șine, traverse, prisma căii), suportând aproximativ aceleași sarcini (din materialul rulant), repartizate pe suprafețe din ce în ce mai mari, astfel încât presiunile reduse corespunzător să nu depășească rezistențele admise de materialele din elementele suprastructurii (oțel, lemn sau beton, piatră spartă).

În ansamblul său, suprastructura căii ferate preia și repartizează pe suprafețe mai mari sarcinile de la materialul rulant pe care le predă infrastructurii, în limita capacității portante a acesteia. De asemenea, suprastructura căii ferate preia și amortizează șocurile și vibrațiile ce se produc în timpul circulației. Traversele de cale ferată sunt elemente care intră în alcătuirea suprastructurii căii ferate și au rolul principal de a prelua sarcinile primite de la șine și de a le transmite, micșorate corespunzător, prisme.

Traversele mai asigură, prin intermediul elementelor de prindere, ecartamentul căii, legând șinele între ele și formând cu acestea cadrul șină – traversă. De asemenea, traversele asigură, prin rezemarea și încastrarea lor elastică în prisma căii, stabilitatea căii în plan vertical și în plan orizontal. Conform „Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 571/2004 pentru aprobarea reglementării tehnice Normativ privind utilizarea traverselor de beton precomprimat la linii de cale ferată indicativ CD-27- 04”, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 456 din 20 mai 2004, sunt prevăzute următoarele: „4.5. numărul de traverse pe km (poza traverselor depinde de Intensitatea

traficului, poziția căii în plan, felul și destinația liniilor și se stabilește conform tabelului 2.

(...)

Antreprenorul va trebui să execute lucrări în stație cât și pe o distanță de 36 km și anume

- 32 linii de Primire - Expediere în Grupa de așteptare
- 4 linii de Primire - Expediere în Stația ... (parțial)
- 2 linii de legătură între Stație și Grupa de așteptare
- 1 linie de legătură cu Magistrala 800
- 1 linie de evitare

Utilajul mobil pentru demontat/montat panouri CF - este destinat execuției lucrărilor de reparație/modernizare mecanizată a căii ferate, prin înlocuirea cadrului șină-traversă pe linii curente și pe linii din stații.

Ținând cont că perioada estimată de realizare a lucrărilor este de 20 de luni, precum și de faptul că pentru finalizarea lucrărilor de suprastructură la nivelul Studiului de Fezabilitate a fost estimat un termen mediu de 18 luni, rezultă:

- Capacitatea unui astfel de utilaj este de aproximativ 50 - 60 m/zi;
- Durata zilei de lucru: 8 ore/zi
- Numărul mediu de zile lucrătoare pe lună: 21 de zile
- Durata estimată a activității: 18 luni;

Nr. Utilaje:  $36.000 \text{ m} / (60\text{m/zi} \times 21 \text{ zile/luna} \times 18 \text{ luni de execuție}) = 1,58$   
buc aproximat 1 buc. 2.

(...)

### **3. Set vagoane tehnologice pentru transportul traverselor, compatibile cu utilajul mobil pentru montat/demontat panouri CF - 1 set**

Conform „Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 571/2004 pentru aprobarea reglementării tehnice Normativ privind utilizarea traverselor de beton precomprimat la linii de cale ferată indicativ CD-27- 04”, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 456 din 20 mai 2004., sunt prevăzute următoarele:

#### **„3.1.4. Transportul traverselor din beton precomprimat**

3.1.4.1. Încărcarea traverselor în vagoane descoperite se face, de către producător, cu mijloace mecanizate. În fiecare vagon traversele încărcate vor fi de același tip și același lot.

3.1.4.2. Așezarea traverselor în vagon se face în poziția de folosire în lucrare, astfel încât să permită ulterior manipularea mecanizată a acestora. Fixarea traverselor în vagon se face astfel încât să nu existe posibilitatea deplasării traverselor sau degradării traverselor în timpul transportului. [...]

#### **3.1.5. Descărcarea traverselor se va face cu mijloace mecanizate.**

3.1.5.1. Este interzisă aruncarea traverselor din mijloacele de transport (de regulă vagoane) pe platforma de montaj, sau descărcarea lor prin basculare. Descărcarea traverselor se face folosind o grindă metalică specială prevăzută cu dispozitive adecvate pentru legarea traverselor.[...]”

Ținând cont de cele prezentate, prevederile în vigoare, Antreprenorul trebuie să asigure transportul traverselor la locul de punere în operă prin

mijloace mecanizate, respectând normele de siguranță, cu vagoane tehnologice pentru transportul traverselor.

Pentru alimentarea utilajului portal, aceste vagoane trebuie să fie compatibile cu acesta, pentru alimentarea în condiții corespunzătoare și a existenței unei bune desfășurării a activităților pe șantier.

(...)

## **7. Macara feroviară sau utilaj specializat de înlocuire mecanizată aparate de cale**

În general, un aparat de cale reprezintă o instalație fixă a căii construită pentru ramificarea și încrucișarea la nivel a liniilor de cale ferată. Principalele categorii de aparate de cale sunt traversările, bretelele și schimbătoarele de cale.

Traversarea este o instalație care servește la traversarea a două linii ce se încrucișează la același nivel și permite trecerea de pe o linie pe altă linie în ambele sensuri.

Breteaua este o instalație care realizează legătura între două linii paralele, asigurând legătura în toate sensurile.

Cel mai simplu aparat de cale, care asigură continuitatea firelor de șină și permite trecerea liberă a buzei bandajului roții în punctul de intersecție a șinelor, este schimbătorul de cale.

Această instalație este cea mai răspândită în domeniul căilor ferate (de exemplu, la SNCFR, peste 90 % din totalul aparatelor de cale sunt de tipul schimbătoarelor de cale).

Schimbătorul de cale este alcătuit din:

- macazul sau schimbătorul propriu-zis;
- inima de încrucișare, șinele și contrașinele;
- șinele de legătură între macaz și inima de încrucișare.

Începutul schimbătorului se află în dreptul joantelor care leagă contraacele de șinele liniei care duce spre schimbător și se numește vârful schimbătorului. Sfârșitul schimbătorului este în dreptul joantelor care leagă piesele inimii de încrucișare de șinele liniilor care se ramifică din schimbător (linia directă și linia abătută).

Macazul este alcătuit din ace, contraace, traverse speciale și elemente de asamblare. Acele sunt șine mobile, ascuțite rabotate la vârf, prin care se realizează devierea materialului rulant de pe o linie pe alta. Ele pot fi drepte sau curbe, cu articulație sau flexibile. Capătul acului dinspre șinele de legătură se numește călcâiul acului.

Contraacele sunt șine de tipul celor din linie curentă, cu profil normal sau parțial rabotat, de care se lipesc acele. Aceste piese sunt rezemate pe niște plăci metalice denumite alunecători, care asigură mișcarea acelor.

Șinele de legătură sunt șine normale de tipul celor din cale curentă care leagă macazul de inima de încrucișare.

Inima de încrucișare este alcătuită din șinele de rulare, contrașinele, aripile, vârful inimii, traverse speciale și elemente de asamblare. Cele două aripi împreună cu vârful inimii alcătuiesc inima propriu-zisă a schimbătorului, denumită inimă simplă.

*Macaraua feroviară este un utilaj feroviar de construcție specială, destinat ridicării, coborârii și depozitării sarcinilor de diferite greutateți aflate în raza de acțiune a macaralei.*

*Este utilizată pentru execuția lucrărilor mecanizate de cale ferată, inclusiv pentru a înlocui aparate de cale.*

*Macaraua trebuie să fie autopropulsată. În timpul deplasării, trebuie să aibă posibilitatea conducerii în ambele direcții de mers, din cabină permițând controlul total și o vizibilitate perfectă în direcția de deplasare.*

*Înlocuirea aparatelor de cale se poate realiza și cu alte utilaje mecanizate specializate.*

*Astfel, se poate constata că Antreprenorul va trebui să execute lucrări de suprastructură, înlocuirea aparatelor de cale pe o distanță de 36 km.*

*Ținând cont că perioada estimată de realizare a lucrărilor este de 20 de luni, precum și de faptul că pentru finalizarea lucrărilor de suprastructură, aferente înlocuirii aparatelor de cale, la nivelul Studiului de Fezabilitate a fost estimat un termen mediu de 5 luni, precum și de cele prezentate anterior, rezultă necesitatea asigurării unui astfel de utilaj, pentru realizarea în termen și conform solicitărilor tehnice a înlocuirii aparatelor de cale (...)"*

Din conținutul acestor informații, rezultă că cerințele stabilite de entitatea contractantă cu privire la necesarul minim de utilaje/echipamente, au fost justificate în mod pertinent de aceasta în ceea ce privește cele 3 utilaje indicate expres de contestator, având legătură cu obiectul contractului (sunt destinate lucrărilor la calea ferată) și fiind proporționale prin raportare la obiectul acestuia (entitatea contractantă a stabilit un necesar minim, de câte o bucată/un set, pentru aceste utilaje luând în considerare cantitatea specifică de lucrări, dar și perioada de timp stabilită pentru execuția acestora). În aceste condiții, respectarea acestor cerințe va asigura entitatea contractantă că ofertanții dețin resursele tehnice necesare pentru a executa contractul la un standard de calitate corespunzător.

Pe de altă parte, așa cum rezultă din cerințele de calificare stabilite cu privire la utilaje, entitatea contractantă a stabilit, în legătură cu utilajele menționate la pozițiile 1 și 3, posibilitatea propunerii altor 2 tipuri de utilaje care, deși nu realizează aceleași tipuri de operațiuni ca cele pe care le înlocuiesc, permit efectuarea concomitentă a mai multor activități, îndeplinind necesitatea entității contractante de realizare a lucrărilor în perioada de timp stabilită.

În ceea ce privește susținerea contestatorului referitoare la faptul că cerința entității contractante ar fi disproporționată întrucât a solicitat utilaje specifice căilor ferate, în aparentă contradicție cu obiectul contractului care este mai complex, aceasta nu poate fi reținută de Consiliu, entitatea contractantă stabilind, prin cerința referitoare la utilaje, un minim al utilajelor necesare execuției contractului (accesul la acestea urmând să fie dovedit, potrivit fișei de date a achiziției, prin

*„documente care să ateste ca **are la dispoziție/are acces**” la acestea), ofertanții având posibilitatea de a prevedea în ofertă mai multe utilaje, așa cum rezultă din cerințele indicate în caietul de sarcini/Instrucțiuni către ofertanți. Potrivit prevederilor legale reproduse anterior, entitatea contractantă nu are obligația ci doar dreptul să stabilească criterii de calificare cu privire la utilaje care să vizeze toate activitățile necesare a fi realizate în cadrul unui contract, iar în speță, COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” SA a stabilit un minim de utilaje aferente principalelor categorii de lucrări care urmează a fi executate în prezentul contract.*

Or, din această perspectivă nu poate fi identificată vreo vătămare produsă contestatorului câtă vreme acesta are deplina libertate de a completa lista minimală stabilită de entitatea contractantă cu toate utilajele pe le consideră necesare în vederea executării contractului.

Mai mult, Consiliul apreciază că solicitarea contestatorului de completare a documentației de atribuire cu anumite cerințe care nu se regăsesc în acesta cum este cerința cu privire utilaje necesare executării lucrărilor la lucrări de semnalizare feroviară, lucrări de protecție a malurilor, instalare de echipament de telecomunicații, instalații de distribuție electrică respectiv lucrări de artă, instalații de semnalizare, telecomunicații, lucrări civile nu au ca obiect eliminarea unor cerințe restrictive care să fi împiedicat contestatorul să depună ofertă ci impunerea unor noi care să îngreuneze depunerea ofertelor de către alți operatori economici, aspect aflat în totală discordanță cu scopul pentru care a fost edictată Legea nr. 101/2016, prevăzut la art. 2 alin. (3) din aceasta respectiv *„(...) asigurarea, la nivel național, a unor mecanisme și proceduri efective, rapide și eficiente de sesizare și **remediere a neregulilor, care să garanteze respectarea dispozițiilor legale privind atribuirea contractelor**”.*

Consiliul va reține că, niciunde în legislația în vigoare nu se prevede obligația entității contractante de a modifica documentația de atribuire după cum solicită sau propune fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită, doar pe considerentul că ar fi mai utilă autorității o altă variantă, mai restrictivă, a documentației de atribuire.

Astfel fiind, entitatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a formulat contestație; opțiunea modificării cerințelor impuse operatorilor economici reprezintă un drept al entității, iar nu o obligație, Consiliul neputând sancționa entitatea contractantă pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări cerințelor tehnice ori altor prevederi ale documentației, în condițiile în care nu se probează caracterul restrictiv al acestora.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să respingă ca nefondate criticile contestatorului privind cerința de calificare privind utilajele.

În ceea ce privește criticile contestatorului privind personalul, Consiliul reține că acestea sunt grupate după cum urmează:

- lipsa de corelare a cerințelor cu privire la experiența expertului proiectare infrastructură feroviară – punctul B1;
- lipsa de corelare a cerințelor cu privire la experiența expertului proiectare energoalimentare – punctul B2;
- lipsa de corelare a cerințelor cu privire la experiența managerului de proiect – punctul B3;
- cerințele pretins disproporționate privind studiile managerului de proiect, managerului adjunct de proiect și expertului de cantități/costuri – punctul B4;
- lipsa de claritate a cerințelor privind experiența generală impusă pentru experții cheie – punctul B5;
- pretinse erori în cerințele privind experiența specifică a responsabililor tehnici cu execuția (RTE) – punctul B6.

Totodată se reține că, prin adresa nr. 10/333/06.04.2023, publicată în SEAP sub identificatorul „[.../00050] OAS - Masuri de remediere - FCC Construccion.pdf.p7s”, autoritatea contractantă a adoptat măsuri de remediere privind experiența generală și specifică a personalului, în sensul dorit de contestator (aspect recunoscut de către acesta din urmă în notele scrise nr. 1085/13.04.2023 înregistrate la CNSC sub nr. 20335/18.04.2023), motiv pentru care criticile acestuia de la punctele B1, B2, B3, B5 și B6 au rămas fără obiect, urmând a fi respinse ca atare.

Pe de altă parte, referitor la critica numerotată în contestație B4, Consiliul reține că acesta vizează studiile solicitat a fi absolvite de managerul de proiect, managerul adjunct de proiect și expertul de cantități/costuri.

În opinia constatatorului, domeniul de studiu solicitat este limitativ și entitatea contractantă nu ar fi justificat de ce doar persoane care au absolvit facultatea în domeniul construcțiilor de căi ferate sunt în măsură să reflecte potențialul organizatoric și nici nu a detaliat ce înseamnă similar.

Referitor la aceste aspecte Consiliul reține că, potrivit cerințelor de la capitolul 5.23.3 din caietul de sarcini, entitatea contractantă a stabilit în legătură cu managerul de proiect și managerul adjunct de proiect, deținerea de diplome de „*Inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar*”, iar pentru expertul de cantități/costuri deținerea unei diplome de „*Inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau în domeniul construcțiilor civile sau similar*”.

Astfel, în ceea ce privește cei trei experți, entitatea contractantă a prevăzut în cadrul caietului de sarcini următoarele cerințe:

### **„1. Manager de proiect**

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar

b) Experiență generală:

minim 5 ani de experiență prin participare la cel puțin un contract îndeplinit și finalizat, care a avut ca obiect lucrări similare cu cele ale prezentului contract (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban)

Experiență profesională specifică:

- Experiența deținută în poziția de Manager Proiect și/ sau Director Proiect și/ sau Coordonator Proiect și/ sau Adjunct Director Proiect și/ sau Adjunct Manager Proiect și/ sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a cel puțin un contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructură de transport feroviar

### **2. Managerul adjunct de proiect**

a) Calificarea educațională:

- Deține Diploma de Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar

b) Experiență generală:

- minim 5 ani de experiență prin participare la cel puțin un contract îndeplinit și finalizat, care a avut ca obiect lucrări similare cu cele ale prezentului contract.

c) Experiență profesională specifică:

- Experiența deținută în poziția de Manager Proiect și/sau Director Proiect și/ sau Coordonator Proiect și/ sau Adjunct Director Proiect și/ sau Adjunct Manager Proiect și/ sau Adjunct Coordonator Proiect în cadrul a cel puțin un contract de supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructură de transport feroviar (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor și transport interurban)

### **3. Expert cantități/costuri**

a) Calificarea educațională:

- Deține Diplomă de Inginer al unei Facultăți/ Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, drumuri, poduri sau în domeniul construcțiilor civile sau similar

b) Experiență generală:

- *Minim 3 ani experiență prin participare la cel puțin un contract îndeplinit și finalizat, care a avut ca obiect lucrări similare cu cele ale prezentului contract.*

c) *Experiență profesională specifică:*

- *Experiența deținută în poziția de Inginer Constructor - responsabil Cantități și/sau responsabil Cantități și/ sau Inginer Cantitate și/ sau Inspector Cantități, în cadrul a cel puțin un contract de supervizare/ consultanță și/ sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/ sau modernizare de infrastructură de transport feroviar (se exclud domeniile tramvai, metrou, transport ușor si transport interurban)”*

În justificarea stabilirii cerințelor contestate, entitatea contractantă susține că experiența solicitată implică atât studii de specialitate, cât și familiarizarea cu specificul supervizare execuție lucrări și/sau supervizare proiectare și execuție lucrări și/sau execuție lucrări și/sau proiectare și execuție lucrări de construcție nouă și/sau modernizare și/sau reabilitare de infrastructură de transport feroviar (se exclud domeniile tramvai, metrou), urmărind să obțină un avantaj calitativ în proiectarea și execuția lucrărilor, asigurându-se, astfel, un nivel ridicat de expertiză derivat din familiarizarea cu actele normative caracteristice domeniului, precum și cu practicile și procedurile specifice.

Entitatea contractantă mai precizează că deținerea unei diplome de inginer al unei Facultăți/Universități în domeniul construcțiilor de căi ferate, poduri sau similar, de către expertul cheie principal Manager de Proiect, a fost prevăzută în cadrul caietului de sarcini, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, iar domeniul construcțiilor căi ferate, poduri sau similar, aferent calificării educaționale a expertului cheie principal Manager/Manager adjunct de Proiect, a fost ales în conformitate cu specificul lucrărilor care vor fi efectuate, și anume, lucrări de specific feroviare cu grad ridicat de complexitate de diferite tipologii constructive tehnice și dimensionale. Acest lucru este în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (1), teza a doua din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017.

Consiliul apreciază ca fiind întemeiate criticile contestatorului deoarece solicitarea absolvirii studiilor în domeniile indicate prin caietul de sarcini simultan cu deținerea experienței în infrastructură de transport feroviar este de natură să încalce atât principiul proporționalității statuat la art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 99/2016 cât și prevederile art. 185 alin. (3) din Legea nr. 99/2016 potrivit cărora „*Entitatea contractantă stabilește numai criterii privind capacitatea care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat sau ofertant are capacitatea de exercitare a activității profesionale, situația economică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul*

*sectorial/acordul-cadru care urmează să fie atribuit (...)”, o astfel de dublare nefiind nici necesară și nici adecvată câtă vreme scopul pentru care a fost stabilită condiția studiilor absolvite este deja îndeplinit/satisfăcut prin cerința privind experiența.*

Raționamentul anterior se regăsește și în Instrucțiunea nr. 1/2017, emisă de ANAP în aplicarea prevederilor art. 179 lit. g) și art. 187 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, respectiv a art. 192 lit. g) și a art. 209 alin. (8) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, în care se menționează la art. 5 alin. (1) *„În aplicarea principiului proporționalității, prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 98/2016, cu completările ulterioare, respectiv Legea nr. 99/2016, atunci când stabilește criteriile de calificare și selecție menționate la art. 4, autoritatea/entitatea contractantă nu are dreptul să formuleze cerințe care ajung să se dubleze (de exemplu, solicitând concomitent demonstrarea absolvirii unor studii și deținerea de calificări educaționale și/sau profesionale care reflectă aceeași/aceleași capacitate/competențe) sau care nu pot fi justificate în raport cu ceea ce urmează a fi prestat/executat așa cum este prevăzut la nivelul caietului de sarcini sau al documentației descriptive.”*, iar la art. 6 alin. (1) – (3) următoarele:

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

*(2) Atunci când analizează oportunitatea stabilirii unor criterii de calificare legate de studiile absolvite, autoritatea/entitatea contractantă are în vedere relevanța acestora în raport cu activitățile pe care le va desfășura persoana în cauză în raport cu obiectul contractului ce urmează a fi atribuit, ținându-se cont de faptul că există situații în care sunt mai importante competențele personalului menționat la art. 2 alin. (1), și nu domeniul studiilor absolvite.*

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

Ori, în speță, din conținutul cerințelor stabilite pentru managerul de proiect, managerul adjunct de proiect, entitatea contractantă a stabilit demonstrarea absolvirii unor studii în domeniul căilor ferate, poduri sau similar, iar la expertul cantități/costuri, demonstrarea absolvirii unor studii în domeniul căilor ferate, drumuri, poduri sau în domeniul construcțiilor civile, solicitând, în același timp și demonstrarea unei

experiențe generale și specifice în același domeniu, respectiv al contractului ce urmează a fi atribuit.

În mod evident, stabilirea dovedirii absolvirii doar a anumitor studii superioare pentru cei trei experți, prin raportare la activitățile pe care aceștia le au de îndeplinit în cadrul contractului, potrivit caietului de sarcini, (ex. managerul de proiect: implementează în mod corect întregul proiect, coordonează întregul contract, comunică cu beneficiarul, avizează diverse rapoarte; expertul cantități/costuri: verifică proiectul tehnic și detaliile de execuție cu privire la asigurarea cantităților de materiale și a execuției măsurătorilor, probelor și testelor de laborator prevăzute în proiect, inclusiv pentru părți ale proiectului tehnic ce vor fi elaborate integral de către antreprenor, asigură implementarea sistemului de asigurare a calității, verifică devizul general al proiectului, împreună cu ceilalți experți, estimează costurile de întreținere și evaluează valoarea corectă pentru construcțiile existente, verifică costurile lucrărilor de bază necesare pentru realizarea modernizării rutei feroviare, verifică bazele de calcul pentru cheltuielile celorlalte capitole necesare), este restrictivă, impunându-se modificarea acesteia, prin acceptarea și a altor tipuri de studii, relevant fiind ca, absolvirea acestora să permită experților dobândirea unor cunoștințe necesare coordonării, managementului, organizării, supravegherii contractului.

Pe de altă parte, din analiza prevederilor art. 192 lit. g) din Legea nr. 99/2016, Consiliul reține că entitatea contractantă are posibilitatea să opteze pentru solicitarea înscrisurilor de natura celor anterior menționate (CV-uri, diplome etc. pentru personalul responsabil de executarea contractului) într-una din următoarele două modalități alternative:

- fie ca cerință de calificare, situație în care ar fi fost aplicabile prevederile art. 194 din Legea nr. 99/2016 potrivit cărora *„Criteriile privind capacitatea și cerințele minime solicitate pentru îndeplinirea acestora, împreună cu mijloacele de probă corespunzătoare, sunt prevăzute în invitația de participare la o procedură concurențială de ofertare”*, prevederile art. 36 alin. (4) din HG nr. 394/2016 care stabilesc faptul că **locul în care trebuie menționate criteriile de calificare** impuse de către autoritatea contractantă **este anunțul de participare/simplificat/de concurs** iar, potrivit alin. (6) al aceleiași norme juridice: *„Criteriile de calificare și criteriile de selecție care se regăsesc în caietul de sarcini ori în documentația descriptivă și care nu **sunt prevăzute în anunțul de participare/simplificat/de concurs sunt considerate clauze nescrise**”*;

- fie ca factor de evaluare, situație reglementată la art. 209 alin. (5) lit. b) din Legea nr. 99/2016, potrivit căruia **„Factorii de evaluare prevăzuți la alin. (4) pot viza, printre altele: (...) b) organizarea, calificarea și experiența personalului desemnat pentru executarea**

**contractului**, în cazul în care calitatea personalului desemnat poate să aibă un **impact semnificativ** asupra nivelului calitativ de executare a contractului”.

În acest sens sunt și prevederile art. 38 alin. (3) din HG nr. 394/2016, care stipulează faptul că „În aplicarea art. 209 alin. (3) lit. a) și b) din Lege, în cazul în care **calitatea personalului** ce va realiza efectiv activitățile ce fac obiectul contractului sectorial/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit poate să aibă/are un impact semnificativ asupra nivelului de executare și a rezultatului acestuia, **factorii de evaluare a ofertelor se vor referi și la organizarea/calificarea și/sau experiența respectivului personal**” și cele ale alin. (4) al aceleiași norme juridice, potrivit cărora „Entitatea contractantă **nu poate folosi organizarea/calificarea și/sau experiența personalului desemnat pentru a efectua activitățile contractului sectorial/acordului-cadru, respectiv cel precizat la alin. (3), ca parte a procesului de calificare și selecție în cadrul procedurii de atribuire a respectivului contract sectorial/acord-cadru**”.

Consiliul reține că, în cadrul prezentei proceduri de atribuire, doar calitatea personalului „manager de proiect”, „Expert proiectare infrastructură feroviară” și „Expert proiectare energoalimentare” reprezintă factori de evaluare a ofertelor, nu și caracteristicile celorlalți experți, aspect din care rezultă că:

- cerințele din caietul de sarcini privind managerul de proiect, expertul proiectare infrastructură feroviară și expertul proiectare energoalimentare reprezintă specificații tehnice punctate suplimentar în criteriul de atribuire spre deosebire de
- cerințele aferente celorlalte categorii de experți care reprezintă cerințe de calificare prevăzute doar în caietul de sarcini fără a fi preluate în anunțul de participare,

situație sancționată potrivit art. 36 alin. (4) din HG nr. 394/2016 în sensul: „Criteriile de calificare și criteriile de selecție care se regăsesc în caietul de sarcini ori în documentația descriptivă și care **nu sunt prevăzute în anunțul de participare/simplificat/de concurs sunt considerate clauze nescrise**”.

Având în vedere aspectele anterior menționate, Consiliul reține că, în situația în care consideră oportună menținerea cerințelor de calificare aferente personalului menționat la punctele B1-B6 din contestație prevăzute drept clauze nescrise în caietul de sarcini (atât cele care au făcut obiectul remedierilor cât și cele analizate pe fond prin prezenta), entitatea contractantă are dreptul le va include în anunțul de participare, cu respectarea corespunzătoare a prevederilor legale corelative, inclusiv

cele ale art. (9) alin. (4) lit. f) din HG nr. 394/2016 privind justificarea respectivelor cerințe prin strategia de contractare.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite în parte contestația formulată de SC ..... SA în contradictoriu cu entitatea contractantă ..... în ceea ce privește cerințele privind studiile personalului (punctul B4 din contestație) iar, pe cale de consecință, va obliga entitatea contractantă la remedierea documentației de atribuire cu respectarea prevederilor legale și a motivării aferentă prezentei în termen de 10 zile de la comunicare.

Totodată, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondate criticile cu privire la utilaje și ca rămase fără obiect celelalte critici privind personalul.

Pentru aceste motive  
în baza documentelor depuse de părți,  
**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR**

**DECIDE:**

Admite în parte contestația formulată de SC ..... SA în contradictoriu cu entitatea contractantă ..... în ceea ce privește cerințele privind studiile personalului (punctul B4 din contestație) iar, pe cale de consecință, obligă entitatea contractantă la remedierea documentației de atribuire cu respectarea prevederilor legale și a motivării aferentă prezentei în termen de 10 zile de la comunicare.

Respinge ca nefondate criticile cu privire la utilaje și ca rămase fără obiect celelalte critici privind personalul.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

**Complet de soluționare a contestațiilor  
în domeniul achizițiilor publice:**

Consilier de soluționare  
.....

PREȘEDINTE  
.....

Consilier de soluționare  
.....

Redactat practicaua deciziei  
....

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține 43 (patruzecișitrei) pagini