

DECIZIE

Nr.

Data: ...

Prin contestația fără număr de înregistrare și nedată, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr., formulată de către, cu sediul social în, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr., având CUI, reprezentată legal prin și convențional prin, cu sediul în, sediu ales pentru comunicarea actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire elaborată de, cu sediul în, în calitate de entitate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „.....”, s-a solicitat Consiliului să dispună:

1. Obligarea entității contractante la modificarea documentației de atribuire, în sensul eliminării acelor cerințe contrare dispozițiilor legale și/sau disproporționate, astfel:

- modificarea cerinței din fișa de date, Cap. III.1.3.a), în sensul acceptării lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență similară pentru serviciile de proiectare;

- modificarea Anexei la Fișa de date privind Capacitatea tehnică și profesională;

- modificarea Anexei la "Instrucțiuni pentru ofertanți" în sensul includerii lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență ente expertului proiectare infrastructură feroviară, precum și a experților non cheie implicați în implementarea proiectului;

2. Acordarea unui termen rezonabil pentru depunerea ofertelor, în cazul ambelor loturi, ulterior pronunțării Deciziei de către Consiliu.

Prin Încheierea nr. din, Consiliul a admis cererea, cuprinsă în contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr., de suspendare a procedurii amintite.

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

Prin contestația formulată, ... solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea arată că, urmare analizării documentației de atribuire, a constatat că aceasta conține cerințe care, fie încalcă prevederile legale care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, fie sunt total nerezonabile și disproporționate.

1. Modificarea cerinței din Fișa de date, Cap. III.1.3.a) și din Anexa la Fișa de date, în sensul acceptării lucrărilor de metrou în susținerea

cerințelor de experiență similară pentru serviciile de proiectare având în vedere caracterul similar al lucrărilor de metrou cu lucrările de CF.

Contestatoarea arată că, prin Fișa de date, entitatea contractantă a solicitat, în susținerea cerințelor de experiență similară, prezentarea de proiecte din domeniul C.F., precizând în același timp faptul că *"Domeniile c.f. se referă la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai"*.

Apreciază că noțiunea de *"experiență similară"* nu trebuie interpretată ca *"experiență identică"*, solicitarea unei experiențe identice reprezentând o restricționare a participării la procedura de atribuire cu încălcarea principiului nediscriminării.

Apreciază că, raportat la art. 37 din HG nr. 394/2016 și art. 191 din Legea nr. 99/2016, entitatea contractantă nu are dreptul de a solicita îndeplinirea unor cerințe minime referitoare la capacitatea tehnică și profesională care ar conduce la restricționarea participării la procedura de atribuire.

Mai mult, arată că, potrivit Hotărârii CJUE din 5 mai 1998, National Farmers' Union și alții, C-157/96, pct. 60, principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar în scopul realizării obiectivelor urmărite, înțelegându-se că, în cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite.

Astfel, în continuare, raportat la obiectul procedurii de atribuire și cerințele documentației de atribuire, contestatoarea arată că entitatea contractantă, prin excluderea unor lucrări similare/adecvate celor care fac obiectul prezentei proceduri, a restrâns în mod nejustificat competiția.

În susținere, invocă Ordinul nr. 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, care confirmă faptul că cerințele tehnice pentru serviciile și produsele utilizate în domeniul transportului feroviar și cu metroul sunt similare și comparabile, în toate componentele.

Arată că, în ceea ce privește cerințele documentației de atribuire referitoare la experiența similară în servicii de proiectare în domeniul cale ferată, se menționează: *cel puțin pentru suprastructura c.f., instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact cale ferată*, or, toate aceste elemente se regăsesc în specialitățile unui proiect complex de metrou, fiind componente *sine qua non*, atât la etapa studiu de fezabilitate, cât și la etapa de proiect tehnic.

În susținere, prezintă Procesul-verbal nr. și Procesul-verbal încheiat la data de, semnate de beneficiari și avizate în CTE Metrorrex, din care rezultă specialitățile de proiectare pentru care s-au prestat servicii în cadrul proiectului amintit.

Arată că din punct de vedere al serviciilor de proiectare a lucrărilor de artă, tunelurile/galeriile de metrou, cât și pasajele solicitate de entitatea contractantă pentru a asigura circulația în siguranță a trenurilor de calatori, atât pentru calea ferată convențională, cât și pentru metrou rulează pe o suprastructura de cale. Pentru ambele sisteme de transport se proiectează terasamente, acolo unde situația din teren o impune.

Mai arată că din punct de vedere al instalațiilor de energoalimentare (inclusiv SCADA), acestea sunt la tensiuni de alimentare atipice, specifice echipamentului de transport, care necesită o atestare ANRE, atât a operatorului economic, cât și a inginerului proiectant, în funcție de echipamentul de transport stabilit, complet diferită față de tensiunea de alimentare a furnizorului, de 20 kV.

De asemenea, arată că din punct de vedere al liniei de contact se impune proiectarea unei rețele electrice proprii la tensiunea de alimentare a echipamentului, prin intermediul unei rețele de contact continue pentru calea ferată convențională, al cărei corespondent la metrou este catenara - firul aerian de contact, proiectat în zone, precum depourile - linii de garare ale materialului rulant, linii de spălare, linii de revizie sau de manevră - macaze/schimbătoare de cale, alimentarea materialului rulant realizându-se prin intermediul pantografului, cât și șina a-III-a de alimentare a trenurilor în linie curentă, cum ar fi: în zona stațiilor și pe zona interstițiilor (tunel sau galerie de metrou), alimentarea materialului rulant realizându-se prin intermediul captatorului/patinei de curent.

Totodată arată că, din punct de vedere al instalațiilor din incinta clădirilor de gară - instalații ente construcției - electrice, sanitare, ventilație - HVAC, PSI, detectare, semnalizare și alarmare la incendiu, automatizare, sisteme de securitate: antiefracție, sistem de supraveghere video și control acces, acestea sunt instalații uzuale și implica o abordare similară construcțiilor civile, fără a fi necesară o experiență anterioară în domeniul cailor ferate - metrou.

2. Modificarea Anexei la „Instrucțiuni pentru ofertanți”, în sensul includerii lucrărilor de metrou în susținerea cerințelor de experiență ente Expertului proiectare infrastructura feroviară.

Contestatoarea susține că raportat la serviciile pe care expertul de proiectare infrastructură feroviară urmează să le presteze în prezenta procedură de atribuire, lucrările de metrou sunt de natură a asigura un nivel corespunzător de experiență, prin raportare la contractele executate în trecut.

Aceasta arată că cerința minimă stabilită în Anexa la Instrucțiuni pentru ofertanți constă în participarea pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico-economice în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructura de cale ferată.

Apreciază că un proiectant cu experiență în elaborarea de documentații tehnico-economice pentru infrastructura de metrou, în sensul normativului de proiectare NP 109-04, aprobat prin Ordinul 169/2005, deține aceleași competențe profesionale în ceea ce privește proiectarea căii de rulare, atât pentru metrou, cât și pentru calea ferată convențională, cu privire la lucrările de consolidare a structurii de rulare/lucrărilor de artă/tunelurilor.

Precizează că în cadrul normativului menționat, la punctul 4.2. Fazele de proiectare, se definesc categoriile de lucrări care fac obiectul proiectului tehnic, cu referiri la următoarele elemente: (a) amplasament; (b) topografie; (c) clima și fenomenele naturale specifice zonei; (d) geologia, seismicitatea; (e) organizarea de șantier, descriere sumară, demolări, devieri de rețele etc.; (f) căile de acces provizorii; (g) căile de acces, căile de comunicații etc.; (h) programul de execuție a lucrărilor, grafice de lucru, programul de recepție; (i) trasarea lucrărilor; (j) protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier; (k) laboratoarele contractantului (ofertantului) și testele care cad în sarcina sa; (l) relațiile dintre contractant (ofertant), consultant și persoana juridică achizitoare (investitor); (m) memoriile tehnice, pe specialități.

Susține că toate etapele de proiectare prezentate se regăsesc în cadrul unui proiect tehnic realizat pentru infrastructura de metrou, atribuțiile și activitățile experților implicați fiind similare celor definite de normativul de proiectare pentru calea ferată convențională. Proiectantul, în funcție de cerințele tehnice stabilește valorile parametrilor de proiectare și traseului căii (cu respectarea limitelor maxime/minime prescrise).

În drept, sunt invocate prevederile Legii nr. 101/2016, Legii nr. 99/2016, HG nr. 394/2016.

În probațiune, sunt depuse, înscrisuri.

Prin punctul de vedere nr., înregistrat la Consiliu cu nr., ... a solicitat respingerea contestației formulate de, ca nefondată.

Entitatea contractantă consideră că nu este oportună modificarea documentației de atribuire în sensul acceptării lucrărilor de metrou, pentru proiectarea categoriilor de lucrări suprastructura c.f., terasamente c.f., lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f., întrucât cerința privind

experiența similară a fost introdusă în conformitate cu art. 191 din Legea nr. 99/2016, în acest sens a fost avute în vedere specificul, cantitatea și complexitatea lucrărilor ce urmează să fie executate, în măsura în care informațiile privind tipul prestărilor și lucrărilor specificate sunt relevante pentru îndeplinirea contractului.

Subliniază faptul că în Strategia de contractare nr. din au fost justificate, din punct de vedere tehnic, motivele excluderii domeniilor metrou și tramvai din experiența similară pentru categoriile de lucrări suprastructura c.f., terasamente cf, instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica si ETCS nivel 2), telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA), linie de contact c.f.

Sușține că implementarea presupune proiectarea și execuția unor lucrări specific feroviare cu grad ridicat de complexitate de diferite tipologii constructive, tehnice și dimensionale pentru care entitatea contractantă solicită demonstrarea experienței anterioare prin contracte similare (nu identice).

Entitatea contractantă solicită demonstrarea experienței similare a ofertantului pe grupuri de specialități, acestea fiind impuse în contextul proiectării și execuției unor lucrări cu specific feroviar distinct și care trebuie să asigure implementarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate.

Sușține că prin această cerință dorește să încheie contractul cu o societate care a executat contracte similare din punct de vedere al mărimii și activităților desfășurate și se asigură de demonstrarea faptului că ofertantul are experiența necesară pentru derularea corespunzătoare a contractului.

Precizează că excluderea din contractele similare a celor referitoare la metrou și tramvai este determinată de specificitatea domeniului feroviar, precum și de diferențele majore între caracteristicile de proiectare și de execuție a lucrărilor.

Arată că, în plus față de proiectanții pentru lucrările la infrastructură și suprastructură de metrou și tramvai, proiectantul de căi ferate trebuie să aibă experiență în proiectarea de:

- I. Suprastructură linii de cale ferată;
- II. Terasamente cf. inclusiv lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte);
- III. Energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f.

Subliniază faptul că excluderea ca experiență similară a contractelor referitoare la metrou și tramvai este determinată exclusiv de specificitatea domeniului feroviar și de diferențele majore între caracteristicile de proiectare a lucrărilor și nu de opinia subiectivă a entității contractante.

IV. Instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2).

Precizează că sistemul ETCS (European Train Control Sistem-Sistem European de Control al Trenului) nivel 2, este un sistem de control al trenului dezvoltat pentru căile ferate europene, iar acesta, în mod obligatoriu, trebuie să îndeplinească următoarele standarde și norme: UNISIG SUBSET 026 - Specificații privind Cerințele Sistemului ETCS ver. 2.3.0 numit Baseline V2.3.0d și EN 50129 - Aplicații pentru Căile Ferate: Sisteme Electronice pentru asigurarea Siguranței Semnalizării.

Deoarece acest sistem este obligatoriu pentru obținerea interoperabilității pe toate coridoarele feroviare Pan-Europene, folosirea unor referințe de la un sistem folosit de o administrație care are alte reguli de operare decât Uniunea Europeană și Elveția, înseamnă că antreprenorul nu poate dovedi conformitatea lucrărilor sale cu normele de siguranța circulației, ceea ce nu este acceptabil.

Entitatea contractantă precizează că a accesat fonduri europene pentru un proiect conform cu cerințele menționate și în consecință nu poate accepta riscul unor abateri de la standarde pentru sistemul pe care urmează să îl implementeze.

Susține că prezentarea, ca experiență similară a unui sistem superior sau similar/echivalent care să poată fi acceptat pentru îndeplinirea cerințelor din documentația de atribuire, a fost adusă în fața justiției și prin decizia CNSC nr. 1699/183/C10/1769, 1776 din 07.06.2012, confirmată prin decizia civilă 2851/2012 18.07.2012 pronunțată de Curtea de Apel, conform căroră *„argumentele autorității contractante sunt solide atât pentru solicitarea sistemului ETCS (European Train Control Sistem) nivel 2, cât și pentru solicitarea funcției eLDA, astfel că, în consecință, nu se impune modificarea prevederilor documentației de atribuire”*.

Astfel, entitatea contractantă susține că are cu valoare de lucru judecat folosirea referințelor/experienței similare pentru sistemul ETCS nivel 2 în licitații.

V. Telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R)

Aceasta arată că, în conformitate cu Ordinul MT nr. 290/2000, instalațiile de telecomunicații feroviare corespund clasei de risc 1 A, iar OMT nr. 290/2000 instituie obligativitatea ca în domeniul transportului feroviar toate produsele și/sau serviciile destinate utilizării în activități de construire, modernizare și reparare a infrastructurii feroviare, pentru a fi admise din punct de vedere tehnic trebuie să fie realizate de către furnizori feroviari autorizați și supravegheați din punct de vedere tehnic.

Mai arată că instalațiile de telecomunicații feroviare trebuie să îndeplinească condițiile de siguranța circulației feroviare impusă prin

regulamente, instrucțiuni și norme de specialitate ale privind circulația trenurilor și întreținerea instalațiilor, conform următoarelor:

- Regulamentul de exploatare tehnică RET 002/2001, cap. IV, Instalații feroviare secțiunea 12: Instalații de telecomunicații, Secțiunea 13: Instalații de electroalimentare, Cap. 6 Sisteme, echipamente și produse informatice;

- Instrucția pentru întreținerea și repararea instalațiilor TTR nr. 350-Ediția 1994. Toate categoriile de lucrări solicitate ca experiență similară reprezintă activități principale ale domeniului contractului.

Precizează că experiența similară solicitată nu este identică cu scopul contractului, deoarece pentru specialitatea lucrări de artă - cale ferată și pentru specialitatea lucrări de construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare tunel nu s-a solicitat ca aceasta să fie strict în domeniul calea ferată și să nu cuprindă domeniile metrou și tramvai.

Arată că în ceea ce privește experiența profesională specifică solicitată expertului proiectare infrastructură feroviară, respectiv participarea pe o poziție similară la elaborarea unei documentații tehnico-economice în cadrul unui contract în domeniul infrastructurii feroviare care să includă elemente de infrastructură de cale ferată (se exclud metroul și tramvaiul), aceasta a fost stabilită prin prisma activităților și responsabilităților specifice ale acestuia.

Susține diferențele între activitatea unui expert în proiectare infrastructură feroviară de cale ferată și activitatea unui expert proiectare infrastructură de metrou, prin diferența dintre domeniul specialităților feroviare față de cele specifice domeniului metrou și tramvai.

În drept, sunt invocate prevederile Legii nr. 101/2016, Legii nr. 99/2016, HG nr. 394/2016.

Prin adresa fără număr de înregistrare și nedată, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ..., contestația, ..., a transmis documentul "Concluzii scrise" răspunzând punctului de vedere al entității contractante.

Aceasta precizează că susținerile sale sunt confirmate chiar de entitatea contractantă, care susține faptul că pentru specialitatea lucrări de artă-cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte) și specialitatea lucrări de construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare tunel, nu s-a solicitat ca aceasta să fie strict din domeniul cale ferată și să nu cuprindă domeniile metrou și tramvai.

Astfel, solicită obligarea entității contractante la adoptarea măsurilor de remediere ce se impun ca urmare a susținerilor din punctul de vedere.

De asemenea, contestația prezintă argumentele sale de natură tehnică în combaterea susținerilor entității contractante, care probează

faptul că, serviciile prestate în domeniul metrou sunt similare sau chiar superioare din punct de vedere al complexității și/sau scopului urmărit, întocmai cum prevede legislația achizițiilor publice.

În continuare, reiterează susținerile expuse în contestație.

Prin adresa fără număr de înregistrare și nedată, înregistrată la Consiliu cu nr., ... a depus, cu titlu de înscris în susținerea demersului, Raportul de specialitate întocmit de Prof. Ing.

Prin adresa nr., Consiliul a solicitat să comunice dacă serviciile de proiectare în domeniul construcției/modernizării metroului sunt similare cu cele din domeniul construcției/modernizării/reabilitării de cale ferată, precum și temeiul legal.

Prin adresa fără număr de înregistrare și nedată, înregistrată la Consiliu cu nr., contestatoarea a transmis Decizia nr. ..., cu titlu de practică judiciară.

Prin adresa nr. ..., înregistrată la Consiliu cu nr. ..., ... Organismul notificat feroviar român a răspuns solicitării Consiliului.

Urmare răspunsului comunicat de, contestatoarea, prin adresa fără număr de înregistrare și nedată, înregistrată la Consiliu cu nr., învederează faptul că aceasta confirmă faptul că specificația tehnică depusă de pentru obținerea autorizării a fost aprobată de, care a considerat că prin documentele prezentate s-a făcut dovada capacității de a presta servicii în domeniul, pe baza experienței deținută în servicii de proiectare din domeniul metrou.

Astfel, arată că, dacă a obținut care acoperă atât domeniul construirii/modernizării metroului cât și cel de cale ferată, înseamnă că experiența în servicii din domeniul metrou a fost suficientă pentru autorizarea unor servicii din domeniul de cale ferată.

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

Licitație deschisă, desfășurată în conformitate cu art. 84 și următoarele din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, a fost inițiată de în data de, în calitate de entitate contractantă, în vederea atribuirii contractului având ca obiect „.....”, prin transmiterea spre publicare în SEAP, a anunțului de participare simplificat, stabilind data și ora-limită de depunere a ofertelor ca fiind ... ora 15:00.

Potrivit anunțului de participare, criteriul de atribuire aplicat a fost „cel mai bun raport calitate-preț”, valoarea estimată a contractului fiind de lei, fără TVA.

Preliminar, Consiliul constată că a înaintat Consiliului contestația de față, depunând în original:

- recipisa de consemnare a cauțiunii nr. ... din data de, în valoare de lei și

- recipisa de consemnare a cauțiunii nr. din data de, în valoare de lei.

Societatea contestatoare este nemulțumită de faptul că entitatea contractantă a elaborat documentația de atribuire prin impunerea de cerințe - în referire la experiența similară pentru serviciile de proiectare căi ferate, la experiență aferente expertului proiectare infrastructură feroviară, precum și a experților non cheie implicați în implementarea proiectului, precum și cerințe privind capacitatea tehnică și profesională - considerate de către contestatoare, a fi nejustificate și restrictive.

Consiliul se va pronunța asupra criticilor aduse de contestatoare, raportat la cerințele documentației de atribuire și la prevederile legale, în vigoare, din domeniul achizițiilor publice.

Preliminar, Consiliul reține că legislația în vigoare nu prevede dreptul operatorilor economici de a impune modificarea documentației de atribuire și, cu atât mai mult, obligația entității contractante de a modifica documentația de atribuire după cum solicită sau propune fiecare operator economic care apreciază că aceasta este necorespunzător întocmită.

Astfel fiind, entitatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a făcut demersuri în acest sens. Opțiunea modificării cerințelor impuse operatorilor economici reprezintă un drept al autorității, iar nu o obligație, Consiliul neputând sancționa entitatea contractantă pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări anumitor prevederi/specificații ale documentației de atribuire, în condițiile în care se dovedește că, prin respectivele modificări, nu se mai asigură necesitatea autorității contractante.

Din verificarea dosarului cauzei, Consiliul reține că necesitatea entității contractante, expres detaliată în caietul de sarcini și strategia de contractare este proiectarea și execuția unor lucrări specific feroviare cu grad ridicat de complexitate de diferite tipologii constructive, tehnice și dimensionale, lucrări care trebuie să asigure implementarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate..

Consiliul va reține, în soluționare, argumentele entității contractante, potrivit cărora, cerința privind experiența similară a fost introdusă în conformitate cu art. 191 din Legea nr. 99/2016, având în vedere specificitatea, cantitatea și complexitatea lucrărilor ce urmează să fie executate, precum și diferențele majore între caracteristicile de proiectare și de execuție a lucrărilor feroviare și cele de metrou și tramvai. De asemenea, vor fi reținute argumentele entității contractante în referire la experiența proiectantului de infrastructură feroviară, care, în plus, față de proiectanții pentru lucrările la infrastructură și suprastructură de metrou și tramvai, trebuie să dețină experiență în proiectarea de: suprastructură linii de cale ferată; terasamente cf.

inclusiv lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe/pasaje și/sau viaducte); energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f.; instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica și ETCS nivel 2); Telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R).

Argumentele entității contractante sunt susținute și prin decizia CNSC nr. 1699/183/C10/1769, 1776 din 07.06.2012, menținută prin decizia civilă 2851/2012 18.07.2012 pronunțată de Curtea de Apel, conform căreia *„argumentele autorității contractante sunt solide atât pentru solicitarea sistemului ETCS (European Train Control Sistem) nivel 2, cât și pentru solicitarea funcției eLDA, astfel că, în consecință, nu se impune modificarea prevederilor documentației de atribuire”*.

Consiliul reține, ca fiind aplicabile în speță, următoarele dispoziții legale:

- Ordinul MT nr. 290/2000, care dispune că instalațiile de telecomunicații feroviare corespund clasei de risc 1 A și instituie obligativitatea ca, în domeniul transportului feroviar, toate produsele și/sau serviciile destinate utilizării în activități de construire, modernizare și reparare a infrastructurii feroviare, pentru a fi admise din punct de vedere tehnic, să fie realizate de către furnizori feroviari autorizați.

- Regulamentul de exploatare tehnică RET 002/2001, cap. IV, Instalații feroviare secțiunea 12: Instalații de telecomunicații, Secțiunea 13: Instalații de electroalimentare, Cap. 6 Sisteme, echipamente și produse informatice;

- Instrucția pentru întreținerea și repararea instalațiilor TTR nr. 350-Ediția 1994.

În contextul arătat, Consiliul reține că cerințele criticate s-au raportat strict la obiectele ce urmează a fi realizate în cadrul obiectivelor proiectului, cu pondere și importanță relevantă.

De asemenea, Consiliul reține cele precizate prin adresa nr., înregistrată la Consiliu cu nr., transmisă de Organismul notificat feroviar român: *În conformitate cu OMT nr. 290/2000, privind admiterea tehnică a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, art. 1, alin. 1: "In domeniul transportului feroviar și cu metroul produsele și/sau serviciile destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru a fi admise din punct de vedere tehnic, trebuie să fie realizate de agenți economici autorizați și supravegheați din punct de vedere tehnic, denumiți în continuare furnizori feroviari, care fac dovada omologării tehnice feroviare sau, după caz, a deținerii unui acord tehnic feroviar pentru fiecare produs și/sau serviciu furnizat. "*

Privitor la activitatea de proiectare, aceasta este inclusă ca activitate distinctă în activitatea de construire și/sau modernizare, fapt care conduce la necesitatea respectării prevederilor OMT nr. 290/2000.

In privința similitudinii dintre serviciile de proiectare în domeniul construirii/modernizării metroului în raport cu domeniul construirii/modernizării/reabilitării de cale ferată, acestea nu sunt similare, pentru fiecare în parte fiind necesare domenii distincte în autorizația de furnizor feroviar, respectiv acorduri tehnice feroviare distincte, în conformitate cu prevederile OMT nr. 290/2000.

.... deține în prezent nr. și nr. și nr. Atât autorizația, cât și acordurile sunt emise în conformitate cu prevederile OMT nr. 290/2000, pentru servicii de proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou, precum și pentru instalații feroviare și de metrou. Pentru emiterea acestor documente, condițiile și domeniul de utilizare sunt precizate în Specificația Tehnică "Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou și al instalațiilor feroviare și de metrou", cod ST 01/2021, aprobată de CNCF "....." S.A. și Autorizația de furnizor feroviar și acordurile tehnice feroviare, mai-sus menționate, acoperă atât domeniul construirii / modernizării metroului, cât și domeniul construirii / modernizării / reabilitării de cale ferată.

Relevantă în speță au și prevederile art. 5 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017 conform căruia:

"(1) Nu se poate solicita demonstrarea experienței similare prin furnizarea de produse/prestarea de servicii/ execuția de lucrări identice cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului- cadru care urmează a se atribui, pentru a nu se restrânge competiția, fiind necesar să fie permise și cele similare sau superioare din punctul de vedere al complexității și/sau scopului.

(2) Autoritatea/Entitatea contractantă va explicita similaritatea obiectului contractului într-o manieră care să reflecte categoriile/tipurile de produse/servicii/lucrări de o complexitate comparabilă cu cele care fac obiectul contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează să fie atribuit, utilizând o descriere generală, raportată la sectorul/domeniul în care se încadrează acesta".

Prin similar, potrivit DEX, se înțelege de aceeași natură, de același fel, asemănător, analog, și nu identic care, tot conform DEX, înseamnă care coincide întru totul cu ceva, aidoma, întocmai, la fel, exact.

Consiliul reține în soluționare și faptul că, la dosarul cauzei, contestatoarea nu a depus nicio dovadă din care să rezulte limitarea concurenței prin eliminarea cerinței criticate, aducând doar argumente la modul general – de reținut și faptul că autoarea contestației deține autorizații/acorduri tehnice, atât pentru infrastructura feroviară, cât și pentru cea de metrou; în contradictoriu, entitatea contractantă

venind, în apărarea sa, cu argumente obiective, de natură tehnică, care justifică menținerea cerințelor contestate.

Concluzionând asupra aspectelor ce au constituit obiectul prezentei cauze, Consiliul constată că nu sunt motive de eliminare/remediere a cerințelor contestate, din documentația de atribuire - ținând seama și de adresa nr. ..., înregistrată la Consiliu cu nr., transmisă de Organismul notificat feroviar român – respectivele cerințe nu conțin elemente care să restricționeze în mod nejustificat participarea operatorilor economici la procedura de atribuire, ci reprezintă o opțiune justificată a entității contractante.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei de acordare a unui termen rezonabil pentru depunerea ofertelor, aceasta va fi respinsă, de către Consiliu, având în vedere cele consemnate în considerentele deciziei și faptul că procedura de atribuire a fost suspendată, prin Încheierea nr. din

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul urmează să respingă, ca nefondată, contestația depusă de în contradictoriu cu

Prezenta decizie va fi obligatorie pentru părțile cauzei potrivit dispozițiilor art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Împotriva prezentei decizii se va putea formula plângere la instanța de judecată competentă, atât pentru motive de nelegalitate, cât și de netemeinicie, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate potrivit prevederilor art. 29 și 32 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

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

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de în contradictoriu cu

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei.

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

PREȘEDINTE,

.....

MEMBRU,

.....

MEMBRU,

.....