

DECIZIE

Nr.

Data:

Prin contestația înregistrată la Consiliu cu nr., formulată de, cu sediul în, înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr., având CIF RO, reprezentată legal de – administrator, împotriva documentației de atribuire elaborată de, cu sediul în, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „.....”, s-a solicitat obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire, precum și suspendarea procedurii până la soluționarea contestației.

Cu privire la cererea de suspendare a procedurii, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr., din data de, în sensul respingerii, ca rămasă fără obiect.

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

Prin contestația formulată, ... critică o serie de prevederi ale documentației de atribuire, solicitând modificarea/eliminarea acestora, după cum urmează:

1. eliminarea cerinței de calificare educațională (auditor siguranță rutieră - ARR) a Managerului de proiect.

- conform documentației de atribuire, în cadrul contractului nu se efectuează audit de siguranță rutieră, astfel încât devin incidente prevederile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, în sensul în care autoritatea contractantă a formulat cerințe care nu pot fi justificate în raport cu ceea ce urmează a fi prestat;

- chiar și în cazul în care autoritatea contractantă ar aduce completări în această fază în sensul că dorește inclusiv realizarea auditului de siguranță rutieră, devin incidente prevederile art. 2 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră;

- prin simpla definiție, chiar în condițiile în care nu au fost enumerate atribuțiile acestui expert, managerul de proiect este persoana care coordonează colectivul de proiectare, or, în acest context, cerința ca acesta să dețină autorizație ARR de auditor de siguranța rutieră este cel puțin disproporționată în raport cu activitățile/obiectivele documentației de atribuire. Sunt încălcate astfel dispozițiile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017;

- este irelevantă și disproporționată cerința privind deținerea unei autorizări care nu are legătură cu ceea ce urmează a fi prestat, ba chiar

ar fi nelegal raportat la prevederile art. 2 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 265/2008;

- conform Capitolului I art. 1 alin. (5) coroborat cu alin. (7) din Legea nr. 265/2008, modificată în 2017, auditul de siguranță rutieră este obligatoriu pentru: autostrăzi; drumurile expres; drumurile internaționale «E»; drumurile naționale principale; drumurile naționale secundare; Niciuna dintre străzile urbane prevăzute în proiectul ce face obiectul achiziției nu face parte din enumerarea de mai sus, astfel încât cerința privind prezentarea unui auditor de siguranță rutieră, care, pe deasupra, să fie și managerul proiectului, apare ca fiind extrem de restrictivă și nejustificată.

2. eliminarea experienței profesionale care se ia în calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect. În subsidiar, modificarea cerinței privind experiența profesională care se ia în calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect, în sensul eliminării experienței profesionale în obiective care vizează sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement.

- referitor la prima teza a petitului, prin care se solicită eliminarea experienței profesionale specifice a managerului de proiect, se face trimitere la prevederile art. 3 alin. (4) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017;

- în situația în care se va considera că, în mod justificat și întemeiat, s-a cerut certificarea ARR - auditor de siguranță rutieră pentru Managerul de proiect, raportat la activitățile contractului, cu consecința respingerii solicitării de eliminare a acestei calificări educaționale, devin relevante în speță prevederile art. 3 alin. (4) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017, precum și punctul (ii) din NOTA art. 12 din Instrucțiunea ANAP 1/2017, respectiv să se impună autorității contractante eliminarea factorului de evaluare privitor la experiența profesională specifică a Managerului de proiect;

- în situația în care se va trece peste solicitarea de la punctul (i) se solicită obligarea autorității contractante la modificarea cerinței privind experiența profesională care se ia în calcul pentru punctajul acordat Managerului de proiect, în sensul eliminării experienței profesionale în obiective care vizează sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement;

- nicăieri în cadrul documentației de atribuire autoritatea contractantă nu a specificat faptul că printre obiectivele proiectului se numără și iluminat ecologic cu telemanagement;

- atâta vreme cât în cadrul documentației nu este menționat obiectivul de iluminat ecologic cu telemanagement, având în vedere lipsa obiectului de investiție din documentația tehnică, autoritatea contractantă nu poate justifica impunerea acestuia ca factor de evaluare.

3. modificarea cerinței privind experiența profesională a expertului Specialist infrastructură și organizarea circulației.

- cerința este restrictivă în raport de prevederile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017 (enunțat și la punctele anterioare) întrucât calificarea educațională a unui Inginer CFDP nu permite proiectarea de sisteme de iluminat ecologice sau de niciun fel și nici sisteme de transport inteligente;

- este nelegală raportarea experienței profesionale a unui expert la tipul de obiective investiționale cuprinse într-un proiect. Nici cum nu se poate pretinde că un Inginer de drumuri poate avea experiența profesională specifică în iluminat ecologic sau sisteme de transport inteligente întrucât: calificarea profesională nu îi permite proiectarea și asumarea unor categorii de lucrări pentru care nu are drept de semnătură;

chiar și în cazul în care și-ar asuma aceste tipuri de servicii, o atare atitudine ar fi total nelegală, încălcând prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) din Legea 50/1991;

- enumerarea în cadrul experienței profesionale specifice a unor domenii de proiectare care nu au legătură cu calificarea educațională a expertului este de natură să încalce legislația în domeniul achizițiilor, precum și Instrucțiunile ANAP ce țin de modalitatea și legalitatea formulării unor cerințe în cadrul documentațiilor de achiziție.

4. modificarea cerinței privind experiența profesională care se ia în calcul pentru punctajul acordat Specialistului infrastructură și organizarea circulației.

- cerința este restrictivă în raport de prevederile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017 (enunțat și la punctele anterioare) întrucât calificarea educațională a unui Inginer CFDP nu permite proiectarea de sisteme de iluminat ecologice sau de niciun fel și nici sisteme de transport inteligente;

- este nelegală raportarea experienței profesionale a unui expert la tipul de obiective investiționale cuprinse într-un proiect. Nici cum nu se poate pretinde că un Inginer de drumuri poate avea experiența profesională specifică în iluminat ecologic sau sisteme de transport inteligente întrucât: calificarea profesională nu îi permite proiectarea și asumarea unor categorii de lucrări pentru care nu are drept de semnătură;

chiar și în cazul în care și-ar asuma aceste tipuri de servicii, o atare atitudine ar fi total nelegală, încălcând prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 50/1991;

- enumerarea în cadrul experienței profesionale specifice a unor domenii de proiectare care nu au legătură cu calificarea educațională a expertului este de natură să încalce legislația în domeniul achizițiilor, precum și Instrucțiunile ANAP ce țin de modalitatea și legalitatea formulării unor cerințe în cadrul documentațiilor de achiziție;

- este irelevant că un specialist a participat într-un proiect de investiție multidisciplinară (ce a conținut mai multe obiective), atâta

vreme cât acest specialist a fost responsabil doar pentru proiectarea infrastructurii de drum.

5. modificarea cerinței de calificare educațională a Specialistului managementul traficului și prioritizarea transportului public urban.

- „sistemele de trafic urban” nu reprezintă o specializare ce se poate obține ca urmare a finalizării studiilor universitare, ci reprezintă un program de masterat din cadrul Facultății de Transporturi; Nomenclatorul domeniilor și al specializărilor/programelor de studii universitare, domeniul transporturi nu are specializare în sisteme de trafic urban; rezultă că niciuna dintre specializările domeniului transporturi nu vizează sisteme de trafic urban;

- în situația în care se va trece peste solicitarea de eliminare a cerinței, se solicită acceptarea echivalenței de specializare în oricare dintre specializările de Ingineria transporturilor și a traficului sau Ingineria sistemelor de circulație rutieră, astfel cum sunt enumerate în Nomenclatorul domeniilor și al specializărilor/programelor de studii universitare; solicitarea se bazează pe faptul că specializarea de sisteme de trafic urban se studiază în România doar la Universitatea Politehnică București, Facultatea Transporturi, Departamentul Ingineria Transportului, exclusiv la unul dintre programele de master ale acestui departament.

6. eliminarea cerinței de calificare educațională (specializare în soluții de trafic) a Specialistului studii de trafic.

- în Nomenclatorul domeniilor și al specializărilor/programelor de studii universitare, la domeniul Transporturi, nu figurează această specializare; mai mult, niciuna din Facultățile din domeniul transporturilor din România nu au specializarea în soluții de trafic;

- astfel, cerința este ambiguă și lasă în seama arbitrariului și subiectivismului comisiei de evaluare modul în care urmează a fi îndeplinită.

7. modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului studii de trafic.

- având în vedere modul de formulare a cerinței privind experiența profesională, trebuie eliminată solicitarea ca acesta să fi participat la proiectele anterioare în poziția de "coordonator/șef proiect" întrucât aceasta nu are nicio relevanță în raport cu ceea ce urmează a fi prestat în contractul ce face obiectul prezentei proceduri;

- este irelevant pentru prezenta procedură dacă Specialistul studii de trafic a ocupat poziția de manager de proiect în proiecte anterioare, atâta vreme cât în acest proiect el are ca atribuție exclusiv realizarea studiului de trafic;

- managementul proiectului este realizat de un alt expert, cu atribuții definite expres în acest scop, astfel încât cerința ca și Specialistul studii de trafic să aibă experiență în coordonarea de proiect apare ca fiind nejustificată și disproporționată.

8. modificarea cerinței privind experiența profesională a Expertului rețele edilitare.

- cerința este restrictivă în raport de prevederile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017 întrucât calificarea educațională a unui Inginer rețele edilitare nu permite proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete;

- este nelegală raportarea experienței profesionale a unui expert la tipul de obiective investiționale cuprinse într-un proiect. Nu se poate pretinde ca un Inginer rețele edilitare să aibă experiența profesională specifică în proiectare de drumuri cu benzi unice sau piste de biciclete întrucât: calificarea profesională nu îi permite proiectarea și asumarea unor categorii de lucrări pentru care nu are drept de semnătură; chiar și în cazul în care și-ar asuma aceste tipuri de servicii, o atare atitudine ar fi total nelegală, încălcând prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) din Legea 50/1991;

- enumerarea în cadrul experienței profesionale specifice a unor domenii de proiectare care nu au legătură cu calificarea educațională a expertului este de natură să încalce legislația în domeniul achizițiilor, precum și Instrucțiunile ANAP ce țin de modalitatea și legalitatea formulării unor cerințe în cadrul documentațiilor de achiziție;

- în consecință, se impune remedierea documentației de atribuire prin eliminarea prevederilor referitoare la proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete.

9. modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului iluminat public ecologic.

- potrivit Instrucțiunii ANAP nr. 1/2017 calificarea educațională a unui Inginer rețele edilitare nu permite proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete;

- este nelegală raportarea experienței profesionale a unui expert la tipul de obiective investiționale cuprinse într-un proiect. Nu se poate pretinde ca un Inginer rețele edilitare să aibă experiența profesională specifică în proiectare de drumuri cu benzi unice sau piste de biciclete întrucât: calificarea profesională nu îi permite proiectarea și asumarea unor categorii de lucrări pentru care nu are drept de semnătură; chiar și în cazul în care și-ar asuma aceste tipuri de servicii, o atare atitudine ar fi total nelegală, încălcând prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) din Legea 50/1991;

- enumerarea în cadrul experienței profesionale specifice a unor domenii de proiectare care nu au legătură cu calificarea educațională a expertului este de natură să încalce legislația în domeniul achizițiilor, precum și Instrucțiunile ANAP ce țin de modalitatea și legalitatea formulării unor cerințe în cadrul documentațiilor de achiziție;

- în consecință, se impune remedierea documentației de atribuire prin eliminarea prevederilor referitoare la proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete.

10. modificarea cerinței privind calificarea educațională a Inginerului elaborare devize și analize cost-beneficiu.

- în ceea ce privește expertul secundar - inginer analize cost - beneficiu, se solicită eliminarea cerinței privind finalizarea studiilor superioare în domeniul construcțiilor civile;

- raportat la obiectul contractului și la specificul activităților pe care trebuie să le îndeplinească: deviz și analiză cost beneficiu, apare ca excesivă și nejustificată solicitarea ca numai o persoană care are studii superioare în domeniul construcții civile să se poată califica, în situația în care această activitate este una ce ține de domeniul economic, adică este desfășurată cu preponderență de persoane ce au finalizat studii în domeniul economic;

- mai mult decât atât, în condițiile în care experiența profesională a celorlalți experți vizează domeniul infrastructurii rutiere, aspect ce reiese și din descrierea proiectului, solicitarea ca expertul care întocmește partea economică să aibă calificare educațională în construcții civile este total disproporționată și nejustificată.

11. eliminarea cerinței privind deținerea de stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic în timp real pentru vehicule de cel puțin 5 categorii de clase, precum și pentru bicicliști, respectiv, în mod distinct, pentru mopede și motocicletate.

- autoritatea contractantă solicită dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic care să colecteze/înregistreze „cel puțin 5 categorii de clase, precum și pentru bicicliști, respectiv în mod distinct pentru mopede și motocicletate”;

- potrivit punctului 16 din Recomandările CEE-ONU ECE/TRANS/WP.6/2018/11 - Categoriile de vehicule ce pot fi înregistrate (calculate) (<https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/wp6/ECE-TRANS-WP6-2018-11e.pdf>), sunt 4 categorii de vehicule ce pot fi înregistrate prin echipamente automate: *"Category A: Motor vehicles with not more than 3 wheels (motor cycles with or without sidecars, including motor scooters, and motor tricycles). Category B: Passenger and light goods vehicles (vehicles, including station wagons, with not more than nine seats, including the driver's seat, and light vans with a permissible maximum weight of not more than 3.5 tonnes). Passenger and light goods vehicles are recorded as such, irrespective of whether they are with or without trailers, including caravans and recreational vehicles. Category C: Goods road vehicles (lorries with a permissible maximum weight of more than 3.5 tonnes, lorries with one or more trailers; tractors with semi-trailers; one or more trailers; tractors with one or more trailers and tractors without trailers or semi-trailers) and special vehicles (agricultural tractors, special vehicles such as selfpropelled rollers, bulldozers, mobile cranes and army tanks and other road motor vehicles not specified elsewhere). Category D: Motor buses, mini-buses, coaches and trolley buses;*

- având la bază aceste îndrumări, autoritățile din România au elaborat norme/instrucțiuni naționale care clasifică categoriile de vehicule ce pot fi contorizate într-un mod detaliat. (AND 557/2019 - Instrucțiuni pentru efectuare înregistrării circulației rutiere pe drumurile publice și AND 602/2012 - Metode de investigare a traficului rutier, în care categoriile de vehicule sunt structurate în 12 diviziuni/clase);

- cu toate acestea, atât în legislația europeană cât și în cea din România, bicicletele și motocicletele (inclusiv mopede) fac parte din aceeași clasă/categorie care trebuie contorizată cu echipamente automate;

- în prezenta documentație de atribuire, autoritatea contractantă impune ca bicicletele să fie contorizate separat de motocicletele și/sau mopede (din documentație nu se înțelege cu exactitate dacă și mopede urmează a fi contorizate separat);

- în situația în care toate echipamentele certificate UE respectă indicațiile și normativele în vigoare, este evident că autoritatea contractantă are în vedere un anumit tip de echipament, posibil neomologat sau necertificat, care, cel puțin la nivel declarativ, ar putea să contorizeze separat bicicletele de mopede/motociclete;

- o astfel de cerință lasă loc arbitrariului și subiectivismului comisiei de evaluare, cu riscul încălcării principiilor tratamentului egal și transparenței, dat fiind faptul că nimeni din membrii comisiei de evaluare nu pot avea cunoștință despre caracteristicile echipamentelor încă din faza de ofertare. Atâta vreme cât nu există o omologare în sensul stabilirii cu certitudine din partea unui organism independent că un echipament poate să îndeplinească cerințele impuse, orice altă interpretare a comisiei de evaluare este nefondată;

- în consecință, se impune eliminarea cerinței privind deținerea de stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic în timp real pentru vehicule de cel puțin 5 categorii de clase, precum și pentru bicicliști, respectiv, în mod distinct, pentru mopede și motocicletele, autoritatea contractantă urmând a se raporta în solicitarea de stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic, în timp real, la legislația aplicabilă.

12. obligarea autorității contractante la acceptarea de recomandări pentru dovedirea experienței profesionale specifice a experților în situația în care denumirea poziției ocupate este diferită de cea dată în prezenta procedură;

- având în vedere faptul că denumirile experților din prezenta procedură sunt extrem de specifice și particulare, astfel încât, chiar și în condițiile în care ar exista experți care să dețină atât calificarea educațională, cât și cea profesională, există riscul ca aceștia să fie respinși întrucât nu au avut aceeași calitate în cadrul proiectelor anterioare.

Prin punctul de vedere înregistrat la Consiliu cu nr. 67492/27.12.2021, autoritatea contractantă a solicitat respingerea contestației, motivat de următoarele aspecte:

1. Referitor la solicitarea privind eliminarea cerinței de calificare educațională (auditor siguranță rutieră - ARR) a Managerului de proiect:

- proiectul de față este un proiect de mobilitate urbană durabilă care implică intervenții majore asupra infrastructurii rutiere; în contextul reorganizării circulației, noi sensuri de circulație, introducerea de sisteme de semaforizare, introducerea de piste de biciclete, semnalizare rutieră orizontală și verticală, este necesară implicarea unui specialist în siguranța rutieră care să valideze dacă toate intervențiile integrate propuse sunt în conformitate cu legislația în domeniul siguranței rutiere pentru prevenirea unor incidente care pot cauza pagube materiale sau chiar pierderea de vieți omenești. Este imperios necesar ca managerul de proiect care are viziunea de ansamblu a proiectului, respectiv coordonează toate activitățile să aibă capacitatea de a superviza toate intervențiile din punct de vedere a siguranței rutiere;

- în mod eronat, contestatoarea amintește de art. 5 din Instrucțiunea ANAP în condițiile în care autoritatea contractantă nu a propus nicio condiție privind studiile absolvite de managerul de proiect/coordonatorul de proiect;

- orice proiect ce presupune modificarea infrastructurii rutiere are implicații asupra siguranței rutiere pe care o poate certifica doar un specialist avizat în conformitate cu legislația în vigoare.

2. Referitor la solicitarea privind eliminarea experienței profesionale care se ia în calcul pentru punctajul acordat Managerului de proiect. În subsidiar, modificarea cerinței, în sensul eliminării experienței profesionale în obiective care vizează sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement:

- în conformitate cu legislația incidentă, sistemele de iluminat fac parte din elemente determinante ce pot facilita creșterea siguranței rutiere iar inexistența sau existența unui sistem de iluminat necorespunzător pot conduce la deficiențe în trafic. Conform Legii nr. 265/2008, actualizată, privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, rapoartele privind incidentele în trafic cuprind, în mod obligatoriu, informații privind condițiile de iluminat la nivelul infrastructurii rutiere;

- de asemenea, în "Manualul auditorului de siguranță rutieră" emis de Universitatea Tehnică de Construcții București se precizează, în mod clar, impactul iluminatului public la siguranța rutieră iar auditorii sunt instruiți să verifice dacă iluminatul este corespunzător pentru asigurarea condițiilor de siguranță rutieră;

- cu privire la mențiunea contestatoarei: "nicăieri în cadrul documentației de atribuire autoritatea contractantă nu a specificat faptul că printre obiectivele proiectului se numără și iluminat ecologic cu

telemangement", se poate vedea că, în cadrul caietului de sarcini se precizează că scopul proiectului este unul de mobilitate urbană și reducere a emisiilor de carbon. În acest context, al elaborării tuturor fazelor de proiectare, autoritatea contractantă nu a descris, în mod exhaustiv, toate elementele constructive ci, a prezentat obiectivele principale din care derivă că mobilitatea urbană are impact asupra tuturor rețelelor prezente la nivelul amplasamentului inclusiv sisteme de iluminat. De asemenea, se precizează în cadrul Cap. 3.4 din caietul de sarcini că ofertantul câștigător are obligația obținerii avizelor pentru sistemul de iluminat public;

- de asemenea, în mod eronat contestatoarea amintește de art. 5 din Instrucțiunea ANAP în condițiile în care autoritatea contractantă nu a propus nicio condiție privind studiile absolvite de managerul de proiect/coordonatorul de proiect.

3. Referitor la modificarea cerinței privind experiența profesională a expertului Specialist infrastructura și organizarea circulației, precum și modificarea cerinței privind experiența profesională care se ia în calcul pentru acordarea punctajului pentru Specialist infrastructură și organizarea circulației:

- proiectul este de mare complexitate și conține multiple sisteme integrate și interdependente. În acest context, Specialistului în infrastructura și organizarea circulației nu i se cere să fi proiectat sisteme de iluminat așa cum eronat interpretează contestatoarea, ci să fi participat cu competențele pe care le deține la proiecte de aceeași anvergură și complexitate. Așa cum se precizează în cerința specificată, în caietul de sarcini: "participarea în calitate de specialist la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective cel puțin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic ...". În consecință, se solicită să fi făcut parte din echipa de implementare a unui proiect complex care să conțină cel puțin o parte din investițiile cuprinse în prezenta procedură, având în vedere că acestea sunt interdependente iar specialistul nu lucrează singur ci, în cadrul unei echipe de proiectare;

- la nivelul amplasamentelor de infrastructură rutieră de care este responsabil specialistul, intervin și alte secțiuni de proiect cum sunt piste de biciclete, sistemele de semaforizare, sistemele de iluminat care necesită rețele, fundații, semnalizare ce necesită o abordare integrată;

- de asemenea, în mod eronat, contestatoarea amintește de art. 5 din Instrucțiunea ANAP în condițiile în care autoritatea contractantă nu a propus nicio condiție privind studiile absolvite de managerul de proiect/coordonatorul de proiect.

4. Referitor la modificarea cerinței de calificare educațională a Specialistului managementul traficului și prioritizarea transportului public

urban și eliminarea cerinței de calificare educațională (specializare în soluții de trafic) a Specialistului studii de trafic:

- contestatoarea dorește combaterea cerințelor, fără a avea un scop în sine și fără a lua în considerare mențiunea de echivalență în conformitate cu art. 168 din Legea nr. 98/2016.

- este incorectă susținerea conform căreia o singură universitate deține specializarea specificată în documentația de atribuire, în realitate aceasta existând și în cadrul Universității Transilvania din Brașov, Universității Tehnice din Cluj Napoca și Universității din Craiova.

5. Referitor la solicitarea privind modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului studii de trafic:

- studiul de trafic este o documentație distinctă la nivelul întregii documentații tehnice ce urmează a fi elaborată. În acest context, este necesară experiența în coordonarea studiului de trafic având în vedere că datele de trafic și modelul de trafic sunt puse la dispoziția celorlalți experți pentru fundamentarea soluțiilor de reorganizare a circulației, de semaforizare, de semnalizare rutieră, de iluminat și telemanagement, de rețele utilitare, prioritizarea transportului și alte elemente. Relevanța coordonării este necesară pentru că sub coordonarea acestuia se realizează recensările de trafic cu operatori care să acopere toate zonele municipiului, având în vedere că proiectul, prin caracterul integrat și anvergură, are impact la nivelul întregului municipiu;

- contestatoarea precizează că: *"este irelevant pentru prezenta procedură dacă Specialistul studii de trafic a ocupat poziția de manager de proiect în proiecte anterioare, atâta vreme cât în acest proiect el are în atribuții exclusiv realizarea studiului de trafic"*, prezumând astfel, în mod eronat, că expertul realizează studiul de trafic de unul singur, fără a realiza coordonarea unei echipe de recenzori și alți specialiști în domeniu;

- în acest context, critica este total nejustificată.

6. Referitor la modificarea cerinței privind experiența profesională a Expertului rețele edilitare:

- proiectul este unul de mare complexitate ce conține multiple sisteme integrate și interdependente. În acest context, Specialistului de rețele edilitare nu i se solicită să fi proiectat "... benzi unice de transport sau piste de biciclete ...", așa cum eronat interpretează contestatoarea, ci să fi participat cu competențele pe care le deține la proiecte de aceeași anvergură și complexitate. Așa cum se precizează, în clar, în cerința specificată în caietul de sarcini: *"participarea în calitate de specialist rețele edilitare la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective introducerea benzilor unice de transport, piste de biciclete, investiții integrate cu introducerea de rețele de apă sau canalizare"* în consecință, se solicită să fi fost parte din echipa de implementare a unui proiect complex care să conțină cel puțin o parte din investițiile cuprinse în prezenta procedură, având în vedere că

rețelele edilitare se află în corpul drumului, acestea fiind interdependente iar specialistul nu lucrează singur ci în cadrul unei echipe de proiectare;

- la nivelul rețelelor de care este responsabil, specialistul intervine și în alte secțiuni de proiect: reabilitarea drumurilor, piste de biciclete, sistemele de semaforizare, sistemele de iluminat care necesită o abordare integrată la nivel de același amplasament;

- de asemenea, în mod eronat, contestatoarea amintește de art. 5 din Instrucțiunea ANAP în condițiile în care autoritatea contractantă nu a propus nicio condiție privind studiile absolvite de managerul de proiect/coordonatorul de proiect.

7. Referitor la modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului iluminat public ecologic:

- proiectul este de mare complexitate și conține multiple sisteme integrate și interdependente. În acest context, Specialistului rețele edilitare nu i se solicită să fi proiectat "... benzi unice de transport sau piste de biciclete ...", așa cum eronat, interpretează contestatoarea, ci să fi participat cu competențele pe care le deține la proiecte de aceeași anvergură și complexitate. Așa cum se precizează, în clar, în cerința specificată în caietul de sarcini: *"participarea în calitate de specialist rețele edilitare la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective introducerea benzilor unice de transport, piste de biciclete, investiții integrate cu introducerea de rețele de apă sau canalizare"* în consecință se solicită să fi fost parte din echipa de implementare a unui proiect complex care să conțină cel puțin o parte din investițiile cuprinse în prezenta procedură, având în vedere că rețelele edilitare se află în corpul drumului, acestea fiind interdependente iar specialistul nu lucrează singur ci, în cadrul unei echipe de proiectare;

- proiectarea sistemelor de iluminat se realizează de specialiști în conformitate cu: standardul European SR EN 13201/2015 care reglementează îndeplinirea parametrilor luminotehnici la nivelul infrastructurii rutiere;

- de asemenea, în mod eronat contestatoarea amintește de art. 5 din Instrucțiunea ANAP în condițiile în care autoritatea contractantă nu a propus nicio condiție privind studiile absolvite de managerul de proiect/coordonatorul de proiect.

8. Referitor la modificarea cerinței privind calificarea educațională a Inginerului elaborare devize și analize cost-beneficiu:

- contestatoarea ignoră mențiunea de echivalență menționată în documentația de atribuire cu privire la studiile inginerului elaborare devize și analize cost-beneficiu; ofertanții pot propune orice expert cu pregătire profesională similară și astfel, cerința poate fi îndeplinită.

9. Referitor la eliminarea cerinței privind deținerea de stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic în timp real pentru vehicule de cel puțin 5 categorii de clase, precum și

pentru bicicliști, respectiv, în mod distinct, pentru mopede și motociclete:

- Proiectul fiind selectat la finanțare în cadrul Programului Operațional Asistență Tehnică 2014 - 2020 pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile: mobilitate urbană Componentă 1 - Apel: POAT/868/I/I/I/Asistență orizontală pentru beneficiarii FESI, respectiv documentația tehnică rezultată va fi realizată în concordanță cu legislația incidentă HG nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice precum și condițiile Programului Operațional Regional, este obligatoriu ca studiile să fie realizate în condiții de calitate superioare, astfel ofertanții trebuind să dovedească faptul că dețin orice tip de echipament care să le permită elaborarea serviciilor;

- în ceea ce privește cele 5 clase solicitate, a luat în considerare cele 12 clase, amintite în contestație, și, a solicitat cel puțin 5, adică mai puțin de jumătate. Astfel că, în momentul în care se va emite tema pentru măsurătorile de trafic, tema ce va fi aprobată de către autoritatea contractantă rezultă că funcție de prioritățile autorității contractante vor fi selectate cel puțin 5 clase;

- în ceea ce privește critica de separare a mopedelor de motociclete se precizează că în sunt multiple evenimente de trafic cu moped electrice; de aceea a fost primul în România care a interzis, în anumite zone, accesul acestora;

- în ceea ce privește critica de separare a mopedelor de motociclete se precizează că în sunt multiple evenimente de trafic cu moped electrice; de aceea a fost primul în România care a interzis în anumite zone accesul acestora.

10. Referitor la solicitarea privind obligarea autorității contractante la acceptarea de recomandări pentru dovedirea experienței profesionale specifice a experților în situația în care denumirea poziției ocupate este diferită de cea dată în prezenta procedură:

- în documentația de atribuire nu există nicio cerință unanim generală pentru toți experții/specialiștii din care să rezulte că titulatura acestora trebuie să fie identică în cadrul proiectelor cu care se dovedește experiența similară;

- în cazul experților unde este amintită calitatea în care să fi participat în cadrul proiectelor similare aceasta este cu titlu exemplificativ, așa cum se poate vedea și în exemplul dat de contestatoare: titulatura este de „Specialist managementul traficului și prioritizarea transportului public urban” iar, calitatea generică în proiectele propuse ca și experiență similară este de „Specialist managementul traficului” deci nu este nici identică și nici completă. În aceste condiții, se păstrează cerințele așa cum au fost precizate cu

mențiunea că se pot prezenta și specialiști cu titlaturi diferite cu păstrarea tuturor celorlalte condiții.

Prin concluziile scrise înregistrate la Consiliu cu nr. 68095/20.12.2021, contestatoarea a răspuns susținerilor autorității contractante, precizând, în esență, următoarele:

1. conform Legii aplicabile, pentru drumurile ce fac obiectul proiectului (drumuri categoria I și II, astfel cum sunt prevăzute la art. 3 alin. 5 lit. g) nu este necesară efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și nici auditul de siguranță rutieră. Pe lângă faptul că activitatea de inspecție de siguranță rutieră nu a fost prevăzută în documentația de atribuire (prima dată când a fost amintită este chiar în Punctul de vedere transmis la Dosarul în cauză), din textele legale reiese cu puterea evidenței că nici nu este necesară sau obligatorie efectuarea inspecției/auditului de siguranță rutieră;

- chiar și în cazul în care, prin absurd, s-ar admite necesitatea implicării unui auditor de siguranță rutieră ARR, ca urmare a modificării infrastructurii rutiere, cerința ca acest expert să fie chiar managerul de proiect nu își găsește fundamentul și justificarea legală;

- în cazul în care autoritatea contractantă insistă în efectuarea unui audit de siguranță rutieră, justificat de faptul că acest proiect este unul de complexitate ridicată, deși legea nu impune efectuarea lui, acest audit în niciun caz nu poate fi realizat de managerul de proiect, legea interzicând, în mod expres, ca auditorul să fie implicat în fazele de realizare și execuție a proiectului;

- în cazul în care nu se solicită efectuarea unui audit de siguranță rutieră. În cadrul documentației de atribuire nu a fost prevăzută această activitate, motiv pentru care cerința ca managerul de proiect să fie certificat ARR - auditor de siguranță rutieră nu putea fi justificată în raport cu ceea ce urma a fi prestat, devenind incidente prevederile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017;

- în cazul în care se solicită efectuarea auditului de siguranță rutieră. Prin punctul de vedere, autoritatea contractantă insinuează că, dată fiind complexitatea proiectului, s-ar impune efectuarea acestei activități, deși ea nu a fost prevăzută în caietul de sarcini. Chiar admitând această completare a documentației de atribuire, rezultă în continuare că cerința ca managerul de proiect să fie certificat ARR - auditor de siguranță rutieră este una nelegală prin prisma faptului că Legea nu permite unui expert implicat în realizarea proiectului să efectueze auditul de siguranță rutieră.

2. autoritatea contractantă nu și-a exprimat punctul de vedere asupra solicitării de eliminare a experienței profesionale care se ia în calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect și nici nu s-a pronunțat cu privire la critica privitoare la experiența expertului în sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement.

- critica nu se referă la experiența profesională în sisteme de iluminat ecologic, astfel cum greșit a înțeles autoritatea contractantă, ci la experiența profesională în sistemele de iluminat cu telemanagement

3. contrar afirmațiilor autorității contractante, competențele pe care le deține un Inginer de drumuri îi permit să proiecteze doar obiective rutiere, motiv pentru care experiența sau expertiza sa nu se extinde ca urmare a includerii sale într-o echipă din care fac parte specialiști din arii diverse.

- integrarea cu celelalte specialități se face la nivel de manager de proiect, și nu la nivelul fiecărui expert, astfel încât să nu intervină situații absurde, precum cea descrisă de autoritatea contractantă, în care unui Inginer CFDP să i se solicite experiență profesională în sisteme de iluminat ecologic și sisteme de transport inteligente.

- chiar și autoritatea contractantă a exclus din enumerarea sa sistemele de transport inteligente, această componentă nefiind dependent de amplasamentele de infrastructură rutieră. Rezultă astfel că nici autoritatea contractantă nu a reușit să găsească un punct comun între infrastructura rutieră și sistemele de transport inteligente, motiv pentru care se impune eliminarea acestui obiectiv din experiența profesională solicitată pentru expertul Specialist infrastructura și organizarea circulației.

- în ceea ce privește experiența similară în sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement, din nou, autoritatea contractantă alege să ignore această critică făcând trimitere doar la sisteme de iluminat ecologic, nu la sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement.

- nicăieri în documentația de atribuire nu s-a făcut trimitere la iluminat ecologic cu telemanagement ca fiind activitate a proiectului, motiv pentru care cerința din criteriile de punctaj este fundamental nejustificată.

4. în ceea ce privește modificarea cerinței de calificare educațională a Specialistului managementul traficului și prioritizarea transportului public urban și de eliminare a cerinței de calificare educațională (specializare în soluții de trafic) a specialistului studii de trafic, argumentul legal invocat de autoritatea contractantă în cuprinsul Punctului de vedere (art. 168 din Legea nr. 98/2016) se referă la operatori economici în sensul de persoane juridice/ofertanți, și nu persoane fizice/experti.

- autoritatea contractantă, în argumentația sa, face trimitere la programe de studii care nu sunt similare cu cerința din documentația de atribuire. Mai specific, toate specializările enumerate în punctul de vedere sunt aferente specializării de Ingineria Transporturilor și a Traficului, or cerința documentației de atribuire era ca specializarea să fie de sisteme de trafic urban/soluții de trafic.

- în cazul în care autoritatea contractantă ar accepta ca echivalența pentru specializarea de Sisteme de trafic urban și Specializarea în

Ingineria Transporturilor și a Traficului, ar însemna că a acceptat critica la acest punct. Însă, întrucât argumentația autorității contractante este una ce lasă loc interpretării, atâta vreme cât nu specifica în concret acceptarea echivalenței, se poate considera că în mod voit motivează interpretabil cerințele documentației de atribuire.

5. În ceea ce privește modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului studii de trafic, argumentația autorității contractante completează documentația de atribuire, în sensul că adaugă la aceasta atribuții pentru expertul studii de trafic, respectiv acelea de „coordonare a echipei de recenzori și alți specialiști în domeniu”.

- atâta vreme cât la nivelul Caietului de sarcini și a documentației descriptive nu au fost prevăzute atribuții de coordonare, orice cerință în acest sens apare ca fiind disproporționată în raport cu ceea ce urmează a fi prestat.

6. În ceea ce privește modificarea cerinței privind experiența profesională a Expertului rețele edilitare, contrar afirmațiilor autorității contractante, competențele pe care le deține un inginer de rețele îi permit să proiecteze doar obiective de acest fel, motiv pentru care experiența sau expertiza sa nu se extinde ca urmare a includerii sale într-o echipa din care fac parte specialiști din arii diverse.

- integrarea cu celelalte specialități se face la nivel de manager de proiect, și nu la nivelul fiecărui expert, astfel încât să nu intervină situații precum cea descrisă de autoritatea contractantă, în care unui Inginer rețele edilitare să i se solicite experiența profesională în piste de biciclete și benzi unice de transport.

- este nelegală raportarea experienței profesionale a unui expert la tipul de obiective investiționale cuprinse într-un proiect. Nu se poate pretinde că un Inginer rețele edilitare poate avea experiența profesională specifică în proiectare de drumuri cu benzi unice sau piste de biciclete.

7. În ceea ce privește modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului iluminat public ecologic, contrar afirmațiilor autorității contractante, competențele pe care le deține un Specialist iluminat public îi permit să proiecteze doar obiective de acest fel, motiv pentru care experiența sau expertiza sa nu se extinde ca urmare a includerii sale într-o echipă din care fac parte specialiști din arii diverse.

- integrarea cu celelalte specialități se face la nivel de manager de proiect, și nu la nivelul fiecărui expert, astfel încât să nu intervină situații precum cea descrisă de autoritatea contractantă, în care unui Inginer rețele edilitare să i se solicite experiența profesională în piste de biciclete și benzi unice de transport.

8. În ceea ce privește modificarea cerinței privind calificarea educațională a Inginerului elaborare devize și analize cost-beneficiu:

- din analiza documentației de atribuire nu se înțelege dacă echivalența este acceptată pentru calificarea educațională sau pentru experiența profesională.

- contrar susținerilor autorității contractante, echivalența menționată în documentația de atribuire nu face trimitere expresă la studiile expertului, motiv pentru care lasă loc arbitrariului și subiectivismului comisiei de evaluare.

- în cadrul punctului de vedere, autoritatea contractantă adaugă la documentația de atribuire prin mențiunea că „ofertanții pot propune orice expert cu pregătire profesională similară”, însă fără a specifica în clar ce se înțelege prin similară, lăsând astfel, din nou, loc arbitrariului comisiei de evaluare.

9. în ceea ce privește eliminarea cerinței privind deținerea de stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic în timp real pentru vehicule de cel puțin 5 categorii de clase, precum și pentru bicicliști, respectiv în mod distinct pentru mopede și motociclete.

- argumentația autorității contractante se rezumă la afirmația că *„este dreptul autorității contractante în a colecta datele necesare la nivelul traficului de mopede în vederea identificării de soluții de siguranță rutieră ...”*, însă autoritatea omite din vedere faptul că dreptul său se transformă în obligație pentru ofertanți, care sunt obligați prin documentația de atribuire să dovedească deținerea unor echipamente care nu sunt în conformitate cu prevederile legale aplicabile.

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

Procedura de licitație deschisă fost inițiată de, în calitate de autoritate contractantă, în vederea atribuirii contractului având ca obiect „.....”, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1037436.

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.

Nemulțumită de conținutul documentației de atribuire, ... a formulat prezenta contestație solicitând modificarea acesteia în sensul modificării/eliminării unor cerințe întrucât, în opinia sa, acestea ar fi restrictive.

Potrivit documentației de atribuire, Consiliul reține următoarele informații legate de prezenta procedură, respectiv:

- valoarea estimată: 6...., fără TVA;

- criteriul de atribuire: cel mai bun raport calitate-preț, cu următorii factori de evaluare: „prețul ofertei-componenta financiară: 40%; punctaj tehnic-experiența experților cheie concretizată în numărul de proiecte similare: 60%: 1. Manager/coordonator de proiect; 2. Specialist infrastructură și organizarea circulației; 3. Specialist managementul traficului și prioritizarea transportului; 4. Specialist sisteme inteligente de analiză și detecție video; 5. Specialist reducerea emisiilor cu efect de seră GES; 6. Specialist instalații electrice”, iar, „pentru dovedirea nivelului de experiență și competență a personalului mai sus menționat

se vor prezenta la nivelul propunerii tehnice, Curriculum Vitae în format Europass, copii după diplomele de studii, copii după certificate/atestare/autorizații, conform cu originalul, documente din care să rezulte forma de punere la dispoziție a acestuia, respectiv extras revisal/declarație disponibilitate în formă autentică/reges/contract de muncă și recomandări emise de beneficiarii finali pentru fiecare contract prezentat în vederea acordării punctajului (recomandarea trebuie să privească expertul în cauză). Nu se permite ca un expert să ocupe mai multe poziții în cadrul contractului”;

- profilul experților secundari (experți non-cheie): „1. Specialist studii de trafic (...); 2. Specialist construcții civile (...); 3. Expert rețele edilitare (...); 4. Arhitect/urbanist (...); 5. Specialist sisteme electronice de management și taxare în transporturi (...); 6. Specialist automatizări (...); 7. Specialist iluminat public ecologic (...); 8. Specialist mobilitate alternativă (...); 9. Specialist protecția mediului (...)”;

- experți terțiari (experți non-cheie): „specialist topometrist (...); specialist geotehnician (...); expert tehnic (...); inginer elaborare devize și analize cost-beneficiu (...); inginer economist (...); expert amenajare peisageră (...); specialist sisteme de management al parcărilor (...); expert fonduri structurale (...)”.

Totodată, Consiliul are în vedere profilul experților cheie sau principali, contestat în prezenta cauză: „1. Manager/Coordonator de proiect: calificare educațională și/sau profesională: auditor siguranță rutieră cu certificare emisă de ARR, Ministerul Transporturilor sau echivalent. Experiența profesională: participarea în calitate de specialist la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective cel puțin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic și sisteme de transport inteligente; 2. Specialist infrastructură și organizarea circulației: calificare educațională și/sau profesională: studii universitare finalizate cu diplomă de licență în domeniul căi ferate drumuri și poduri/construcțiilor civile sau echivalent. Experiența profesională: participarea în calitate de specialist la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective cel puțin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic și sisteme de transport inteligente; 3. Specialist managementul traficului și prioritizarea transportului public urban: calificare educațională și/sau profesională: studii universitare finalizate cu diplomă de licență în domeniul transporturilor cu specializare în sisteme de trafic urban sau echivalent. Experiența profesională: participarea în calitate de specialist managementul traficului la proiectarea a cel puțin un contract/proiect de investiții care a avut ca obiectiv soluții de management adaptiv al traficului cu sistem integrat de prioritizare a vehiculelor de transport public la nivelul benzilor unice de transport”; secundari (experți non-cheie): „Specialist studii de trafic: calificare educațională și/sau

profesională: studii universitare finalizate cu diplomă de licență în domeniul transporturilor cu specializare în soluții de trafic sau echivalent. Experiența profesională: participarea în calitate de coordonator/șef proiect la elaborarea a cel puțin un studiu de trafic cu impact la nivelul întregului oraș/municipiu pentru un proiect major de infrastructură rutieră urbană; Expert rețele edilitare: calificare educațională și/sau profesională: studii universitare finalizate cu diplomă de licență în domeniul construcții cu specializare instalații sau echivalent. Experiența profesională: participarea în calitate de specialist rețele edilitare la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective introducerea benzilor unice de transport, piste de biciclete, investiții integrate de rețele de apă sau canalizare; Specialist iluminat public ecologic: specialist în sisteme de iluminat conform COR 214237 sau echivalent la nivel internațional, atestat ANRE IIA sau echivalent la nivel internațional. Experiența profesională: participarea în calitate de specialist la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective cel puțin infrastructura rutieră cu benzi unice de transport și piste de biciclete” și terțiari (non-cheie): „Inginer elaborare devize și analize cost-beneficiu-studii superioare finalizate cu licența în domeniul construcțiilor civile cu experiența în domeniul infrastructurii de transport urban sau echivalent”.

Cu privire la calificarea și experiența următorilor experți: Manager/Coordonator de proiect, Specialist infrastructură și organizarea circulației, precum și Specialist managementul traficului și prioritizarea transportului public urban, stabiliți ca factori de evaluare, Consiliul are în vedere următoarele prevederi legale:

- art. 187 din Legea nr. 98/2016: „(5) Factorii de evaluare prevăzuți la alin. (4) pot viza, printre altele: a) calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare și comercializarea și condițiile acesteia; 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; c) serviciile postvânzare, asistența tehnică și condițiile de livrare, cum ar fi data livrării, procesul de livrare și termenul de livrare sau de finalizare”;

- art. 32 din HG nr. 395/2016: „(2) Factorii de evaluare a ofertelor, precum și algoritmul de punctare prevăzut la alin. (1) se precizează în mod clar și detaliat în cadrul documentației de atribuire și vor reflecta metodologia de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și financiare prezentate de ofertanți și trebuie să aducă un avantaj real, să nu fie formali și să poată fi urmăriți în cadrul procesului de evaluare a ofertelor și aplicare a criteriului de atribuire. (3) În aplicarea art. 187 alin. (3) [lit. c\)](#) și [d\)](#) din Lege, în cazul în care calitatea

personalului ce va realiza efectiv activitățile care fac obiectul contractului ce urmează a fi atribuit are un impact semnificativ asupra nivelului de executare și a rezultatului acestuia, factorii de evaluare a ofertelor se pot referi și la organizarea/calificarea și/sau experiența respectivului personal. (4) Autoritatea contractantă nu poate folosi organizarea/calificarea și/sau experiența personalului desemnat pentru a efectua activitățile contractului, respectiv cel precizat la alin. (3), ca parte a procesului de calificare și selecție în cadrul procedurii de atribuire a respectivului contract”.

Potrivit acestor prevederi legale, factorii de evaluare pot viza organizarea/calificarea și/sau experiența respectivului personal.

Raportat la aceste aspecte, Consiliul constată că factorii de evaluare (Manager/Coordonator de proiect; Specialist infrastructură și organizarea circulației; Specialist managementul traficului și prioritizarea transportului public urban) stabiliți de autoritatea contractantă au legătură cu obiectul contractului ce urmează a fi atribuit, iar algoritmul de calcul este clar și detaliat, fără a conduce la o libertate de apreciere nelimitată ci, dimpotrivă, permițând verificarea efectivă a informațiilor furnizate de ofertanți, fiind respectate prevederile art. 188 alin. (1) și art. 189 alin. (1) și (2) din Legea nr. 98/2016.

Într-o atare situație, Consiliul constată că, în mod contrar celor susținute de contestatoare, autoritatea contractantă a definit, în mod clar, detaliat, măsurabil și concret care este modalitatea obiectivă de evaluare a aspectelor ce fac obiectul acestor factori tehnici de evaluare, asigurând o concurență reală între operatorii economici participanți la prezenta procedură de atribuire prin punctarea avantajelor reale ale experților care au participat într-un număr mai mare de proiecte/contracte similare anterioare, în conformitate cu prevederile art. 32 alin. (2) din HG nr. 395/2016, motiv pentru care Consiliul va respinge, ca nefondate, criticile formulate sub acest aspect.

Cu privire la calificarea și experiența experților secundari (non-cheie): Specialist studii de trafic; Expert rețele edilitare; Specialist iluminat public ecologic și terțiari (non-cheie): inginer elaborare devize și analize cost beneficiu, Consiliul constată netemeinicia criticilor. În aprecierea acestei finalități, Consiliul are în vedere că, niciunde în legislația în vigoare nu se prevede dreptul operatorilor economici de a solicita sau propune modificarea documentației de atribuire și, cu atât mai mult, obligația autorității contractante de a modifica documentația de atribuire după cum solicită sau propune fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită. Astfel fiind, autoritatea 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 autorității contractante, iar nu o obligație, Consiliul

neputând sancționa autoritatea contractantă pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări cerințelor criticate ale documentației de atribuire, în condițiile în care contestatoarea nu probează caracterul restrictiv și nelegal al acestora.

Astfel, Consiliul nu va lua în considerare simpla afirmație a contestatoarei, potrivit căreia cerințele criticate ar fi restrictive în condițiile în care aceasta din urmă nu a prezentat nici un argument sau probă din care să rezulte că, pe piață, ar fi un număr limitat de operatori economici care ar îndeplini cerințele în cauză, respectiv doar Urban Scope SRL, fiind astfel limitată participarea la procedură afectând implicit principiul concurenței, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 cod procedură civilă potrivit căreia *„cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”*.

Astfel, fiecare parte litigantă are obligația de a-și dovedi pretențiile, susținerile, prin producerea unor mijloace de probă legale, verosimile, pertinente și concludente, potrivit principiului de drept *„probatio incumbit ei qui dicit, non ei qui negat”*.

Având în vedere prevederile art. 10 lit. g) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va reține în soluționare faptul că literatura juridică dar și practica judiciară, a statuat că în cadrul procesului civil sarcina probei este împărțită între reclamant și pârât, în speță între contestatoare și autoritatea contractantă, la care se adaugă și rolul activ al Consiliului care, potrivit art. 254 alin. (5) cod procedură civilă, poate cere administrarea probelor considerate necesare chiar dacă părțile se împotrivesc.

Cu toate acestea, existența rolului activ al Consiliului nu poate conduce la concluzia că întreaga sarcină a probei ar cădea asupra Consiliului sau că nerespectarea dispozițiilor legale cu privire la propunerea și administrarea probelor nu ar avea pentru părți consecințe procedurale.

Pe cale de consecință, Consiliul apreciază că, în soluționarea contestației, societatea contestatoare ar fi trebuit ca, în prealabil, să dovedească că cerințele criticate au caracter restrictiv și nu corespund necesității autorității contractante. Or, contestatoarea s-a limitat doar la precizarea cerințelor fără însă a indica vreun argument sau produce vreo probă care să demonstreze caracterul restrictiv al acestora.

Totodată, Consiliul constată că nici criticile privind dotarea de care trebuie să dispună ofertantul pe toată durata de desfășurare a contractului, respectiv: *„stații/dispozitive/echipamente (...) de cel puțin 5 clase, precum și pentru bicicliști, respectiv în mod distinct pentru mopede și motociclete”*, nu sunt întemeiate.

Având în vedere considerentele de fapt și de drept mai sus reiterate, Consiliul, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, cu

modificările și completările ulterioare, urmează să respingă, ca nefondată, contestația formulată 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,
.....