

CATRE:**CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR**

Str. Stavropoleos nr. 6, Sector 3, Bucuresti

In atentia Doamnei Florentina DRAGAN

Spre stiinta:**PRIMARIA MUNICIPIULUI DROBETA TURNU SEVERIN**

Strada: str. Maresal Ion Averescu nr. 2 Judet: Mehedinti

In atentia D-lui Primar – Screciu Marius-Vasile

In atentia D-nei Burtea Laura – Responsabil achizitie

49307/20.12.2021

Referitor:

Procedura de atribuire aferentă contractului având ca obiect "Servicii de proiectare in vederea elaborarii documentatiei tehnico-economice, faza SF si PT, inclusiv a studiilor de teren, studiul de trafic, elab doc de avizare si a Studiului de oportunitate pt achizitia de autobuze pt obiectivul de investitii "Crearea unui coridor de mobilitate urbana si cresterea performantelor transportului public prin investitii integrate in Mun Dr Tr Severin" Cod SMIS 146315" initiata de Municipiul Drobeta Turnu Severin - anunț de participare nr. CN1037436 din data de 09.12.2021

in contradictoriu cu **Autoritatea contractanta Municipiul DROBETA TURNU SEVERIN**, cu sediul in **Maresal Ion Averescu nr. 2 Judet: Mehedinti**, reprezentata prin Primar Screciu Marius-Vasile,

in temeiul dispozițiilor art. 8 alin. (1) lit. a) din legea nr. 101/2016 privind remediile si căile de atac in materie de atribuire a contractelor de achiziție publica, a contractelor sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrări si concesiune de servicii, precum si pentru organizarea si funcționarea Consiliului National de Soluționare a Contestatiilor, in termen legal, formulam prezenta:

CONTESTATIE

Impotriva documentatiei de atribuire avand ca obiect "Servicii de proiectare in vederea elaborarii documentatiei tehnico-economice, faza SF si PT, inclusiv a studiilor de teren, studiul de trafic, elaborare documentatiilor de avizare si a Studiului de oportunitate pentru achizitia de autobuze pentru obiectivul de investitii "Crearea unui coridor de mobilitate urbana si cresterea performantelor transportului public prin investitii integrate in Municipiul Drobeta Turnu Severin" Cod SMIS 146315" initiata de Municipiul Drobeta Turnu Severin - anunț de participare nr. CN1037436 din data de 09.12.2021, solicitand ca prin decizia pe care o veti pronunta sa dispuneti:

In prealabil:

- in temeiul prevederilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, solicitam suspendarea procedurii de atribuire pana la solutionarea contestatiei prezente.

Pe fond:

In principal:

- I. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea cerintei de calificare educationala (auditor siguranta rutiera - ARR) a Managerului de proiect;
- II. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea experientei profesionale care se ia in calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect. In subsidiar, in cazul in care veti respinge prima teza a acestui punct al petiului, solicitam modificarea cerintei privind experienta profesionala care se ia in calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect, in sensul eliminarii experientei profesionale in obiective care vizeaza sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement;
- III. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a expertului Specialist infrastructura si organizarea circulatiei;
- IV. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala care se ia in calcul pentru acordarea punctajului pentru Specialist infrastructura si organizarea circulatiei;
- V. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei de calificare educationala a Specialistului managementul traficului si prioritizarea transportului public urban;
- VI. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea cerintei de calificare educationala (specializare in solutii de trafic) a Specialistului studii de trafic;
- VII. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a Specialistului studii de trafic;
- VIII. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a Expertului retele edilitare;
- IX. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a Specialistului iluminat public ecologic;

X. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind calificare educationala a Inginerului elaborare devize si analize cost-beneficiu;

XI. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea cerintei privind detinerea de statii/dispositive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic in timp real pentru vehicule de cel putin 5 clase;

XII. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la acceptarea de recomandari pentru dovedirea experientei profesionale specifice a expertilor in care denumirea pozitiei ocupate sa fie diferita de cea data in prezenta procedura;

pentru urmatoarele:

Motive

In prealabil, in temeiul prevederilor art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, solicitam suspendarea procedurii de atribuire pana la solutionarea contestatiei prezente.

Facem precizarea ca prin continuarea procedurii de atribuire in conditiile publicarii sale, cu cerintele restrictive si discriminatorii, astfel cum sunt precizate mai jos, se lezeaza atat interesele subscrisei, cat si interesul public, dat fiind faptul ca finantarea contractului se face din bani publici iar o atare documentatie limiteaza accesul ofertantilor si, implicit, scade competitia.

Avand in vedere ca termenul de depunere al ofertelor, astfel cum a fost mentionat in SICAP, este 17.01.2022 iar, potrivit art. 24 alin. (1) din Legea 101/2016, CNSC solutioneaza pe fond contestatia in termen de 20 de zile de la data primirii, rezulta ca, in cazul in care procedura nu va fi suspendata, vom fi in imposibilitate de a **depune oferta**, mai ales in situatia in care aceasta perioada se suprapune peste sarbatorile de iarna, astfel incat este posibil ca termenul de solutionare al contestatiei sa fie extins independent de vointa completului de judecata.

Pentru aceste motive, rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta la suspendarea procedurii de atribuire având ca obiect *"Servicii de proiectare in vederea elaborarii documentatiei tehnico-economice, faza SF si PT, inclusiv a studiilor de teren, studiul de trafic,elaborare documentatiilor de avizare si a Studiului de oportunitate pentru achizitia de autobuze pentru obiectivul de investitii "Crearea unui coridor de mobilitate urbana si cresterea performantelor transportului public prin investitii integrate in Municipiul Drobeta Turnu Severin" Cod SMIS 146315".*

In fapt, la data de 09.12.2021, Municipiul Drobeta Turnu Severin a publicat in SEAP anunțul de participare nr. CN1037436, avand ca obiect atribuirea unui contract de servicii avand ca obiect *"Servicii de proiectare in vederea elaborarii documentatiei tehnico-economice, faza SF si PT, inclusiv a studiilor de teren, studiul de trafic,elaborare documentatiilor de avizare si a Studiului de oportunitate pentru achizitia de autobuze pentru obiectivul de investitii "Crearea unui coridor de mobilitate urbana*

si cresterea performantelor transportului public prin investitii integrate in Municipiul Drobeta Turnu Severin" Cod SMIS 146315".

Pentru realizarea contractului, autoritatea contractanta considera necesara implicarea a 23 de experti.

Din analiza documentatiei de atribuire reiese ca majoritatea cerintelor pentru expertii solicitati sunt foarte restrictive raportat atat la legislatia in domeniu, cat si la obiectul contractului, restrictionand in mod artificial accesul la achizitie, dupa cum vom expune in urmatoarele:

MOTIVE

I. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea cerintei de calificare educationala (auditor siguranta rutiera - ARR) a Managerului de proiect

La pagina 12 din Caietul de sarcini se mentioneaza ca, in vederea calificarii, Managerul de proiect propus trebuie sa detina calificare educationala si/sau profesionala de auditor siguranta rutiera cu certificare emisa de ARR, Ministerul Transporturilor sau echivalent:

Manager/Coordonator de proiect

Calificare educatională și/sau profesională: auditor siguranta rutiera cu certificare emisa de ARR, Ministerul Transporturilor sau echivalent.

Cu privire la cerinta privind atestarea ARR (Autoritatea Rutiera Romana) a Managerului de proiect, precizam urmatoarele:

1. conform documentatiei de atribuire, **in cadrul contractului nu se efectueaza audit de siguranta rutiera**, astfel incat devin incidente prevederile art. 5 alin. (1) din Instructiunea ANAP nr. 1/2017, in sensul in care autoritatea contractanta a formulat cerinte care nu pot fi justificate in raport cu ceea ce urmeaza a fi prestat:

„ART. 5 (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”

2. chiar si in cazul in care autoritatea contractanta ar aduce completari in aceasta faza in sensul ca doreste inclusiv realizarea auditului de siguranta rutiera, devin incidente prevederile art. 2 alin. (2)

lit.c) al Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată și actualizată, „c) *auditorul de siguranță rutieră nu trebuie să fie implicat sub nicio formă în niciuna dintre fazele de realizare și de execuție a proiectului de infrastructură rutieră supus auditării.*”

3. 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 siguranță 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:

„ART. 5 (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”

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) al Legii nr. 265/2008, astfel cum a fost invocat mai sus.

4. în orice caz, conform Capitolului I art. 1 alin. (5) coroborat cu alin. (7) din Legea 265/2008, modificată în 2017, **auditul de siguranță rutieră este obligatoriu pentru:**

- a) autostrăzi;
- b) drumurile expres;
- c) drumurile internaționale «E»;
- d) drumurile naționale principale;
- e) drumurile naționale secundare;

Niciuna dintre strazile 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.

Considerăm astfel că sunt încălcate inclusiv prevederile art. 31 alin. (1) din HG 395/2016:

“Art. 31 - (1) **Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:**

- a) **nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;**
- b) **sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.**”

Avand in vedere cele de mai sus, solicitam CNSC sa constate caracterul restrictiv al cerintei privind calificarea educationala si/sau profesionala a Managerului de proiect si sa oblige Autoritatea Contractanta la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea acesteia.

II. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea experientei profesionale care se ia in calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect. In subsidiar, in cazul in care veti respinge prima teza a acestui punct al petitului, solicitam modificarea cerintei privind experienta profesionala care se ia in calcul pentru acordarea punctajului pentru Managerul de proiect, in sensul eliminarii experientei profesionale in obiective care vizeaza sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement;

La pagina 20 din Caietul de sarcini se mentioneaza ca, in vederea acordarii punctajului, Managerul de proiect propus trebuie sa detina experienta profesionala in "participarea in calitate de manager de proiect/coordonator de proiect la proiectarea a cel putin proiecte care a avut ca obiective cel putin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement si sisteme de transport inteligente":

Pentru participarea in calitate de manager de proiect/coordonator de proiect la proiectarea a peste 5 proiecte care au avut ca obiective cel putin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement si sisteme de transport inteligente,

(i) Referitor la prima teza a prezentului punct al petitului, prin care solicitam **eliminarea** experientei profesionale specifice a managerului de proiect, intelegem sa **facem** trimitere la prevederile art. 3 alin. (4) din Instructiunea ANAP nr. 1/2017:

„(4) Pentru tipurile de experti mentionati la alin. (3), pentru care existenta certificarii specifice, emisă de un organism abilitat conform prevederilor legale incidente domeniului în cauză, reprezintă condiția necesară și suficientă pentru a putea duce la îndeplinire activitățile ce fac obiectul respectivelor certificări, autoritatea/entitatea contractantă nu va stabili criterii de calificare și selecție, ci va solicita ca în propunerea tehnică să fie descris momentul în care vor interveni acești experti în implementarea viitorului contract, precum și modul în care operatorul economic ofertant și-a asigurat accesul la serviciile acestora (fie prin resurse proprii, caz în care vor fi prezentate persoanele în cauză, fie prin externalizare, situație în care se vor descrie aranjamentele contractuale realizate în vederea obținerii serviciilor respective).

Exemple: responsabil tehnic cu execuția (RTE) în conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată; expert/expert tehnic în domeniul protejării monumentelor istorice în conformitate cu Ordinul ministrului culturii și patrimoniului național nr. 2.495/2010 pentru aprobarea Normelor metodologice privind atestarea specialiștilor, experților și verificatorilor tehnici în

domeniul protejării monumentelor istorice; contabil autorizat/expert contabil în conformitate cu legislația incidentă în domeniul contabilității și fiscalității; verificator de proiecte, diriginte de șantier în conformitate cu legislația incidentă în domeniul construcțiilor; personal ce necesită atestări profesionale de la autorități competente - cum ar fi, dar fără a se limita la, AFER/ISCIR/ANRE/ANEVAR/ANCPI/CECAR/CAFR/MCPN etc."

Astfel fiind, în situația în care veți trece peste punctul I al contestației și veți considera că în mod justificat și întemeiat s-a cerut certificarea ARR - auditor de siguranța rutieră pentru Managerul de proiect, raportat la activitățile contractului, cu consecința respingerii solicitării subscrisei de eliminare a acestei calificări educaționale, solicităm să dați aplicare prevederilor articolului 3 alin. (4) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017 invocat mai sus, precum și punctului (ii) din NOTA art. 12 din Instrucțiunea ANAP 1/2017 (enunțat mai jos), respectiv să impuneți autorității contractante eliminarea factorului de evaluare privitor la experiența profesională specifică a Managerului de proiect.

Ne întemeiem prezenta solicitare pe prevederile punctului (ii) din NOTA art. 12 din Instrucțiunea ANAP 1/2017: „**Expertii precizați la art. 3 alin. (3), care prin obținerea certificării obțin implicit și competențele necesare desfășurării activității în cauză, nu pot fi utilizați ca factori de evaluare, având în vedere faptul că, odată obținut un nivel de certificare, se apreciază că rezultatele obținute în urma prestațiilor acestora nu pot fi diferite, din punct de vedere calitativ, într-o măsură semnificativă.**”

(ii) În situația în care se va trece peste solicitarea de la punctul (i) de mai sus, solicităm CNSC să impună Autorității contractante 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

Astfel fiind, în vederea punctării, auditorul de siguranța rutieră propus în rol de manager de proiect trebuie să participe în cel puțin un proiect care să aibă următoarele obiective:

- introducerea benzilor unice de transport public;
- piste de biciclete;
- sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement;
- sisteme de transport inteligente.

Cu privire la cerința privind experiența profesională specifică a auditorului de siguranța rutieră în sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement, facem următoarele precizări:

1. nicaieri în cadrul documentației de atribuire autoritatea contractantă nu a specificat faptul că printre obiectivele proiectului se numără și iluminat ecologic cu telemanagement.

Având în vedere prevederile art. 20 alin. (2) din HG 395/2016, care obligă autoritatea contractantă să publice în cadrul documentației de atribuire „*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", vom considera ca autoritatea contractanta a fost de buna credinta si ca forma in care a fost publicata documentatia este una completa. Insa, raportat la aceasta, modalitatea de punctare apare ca fiind disproportionata.

Mai precis, atata vreme cat in cadrul documentatiei nu este mentionat obiectivul de iluminat ecologic cu telemanagement, avand in vedere lipsa obiectului de investitie din documentatia tehnica, autoritatea contractanta nu poate justifica impunerea acestuia ca factor de punctare.

Potrivit ART. 5 (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".

Consideram astfel ca sunt incalcate inclusiv prevederile art. 31 alin. (1) din HG 395/2016:

"Art. 31 - (1) Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;

b) sunt disproportionale în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit."

In concluzie, din punct de vedere al contractului ce urmeaza a fi semnat, nu subzista obligatia realizarii de iluminat ecologic cu telemanagement, astfel incat criteriul de punctare este nejustificat si disproporționat in raport cu ceea ce urmeaza a se efectua.

III. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a expertului Specialist infrastructura si organizarea circulatiei;

La pagina 12 a Caietului de sarcini, autoritatea contractanta specifica faptul ca pentru ca un expert Specialist infrastructura si organizarea circulatiei sa se poata califica ca fiind conform, acesta trebuie sa detina experienta profesionala in „participarea in calitate de specialist la proiectarea a cel putin un proiect de investitii care a avut ca obiective cel putin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic si sisteme de transport inteligente”;

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.

Consideram ca 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. Niciunul nu se poate pretinde ca 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:

„(1) Documentațiile tehnice - D.T. și proiectele tehnice se elaborează de colective tehnice de specialitate, se însușesc și se semnează de cadre tehnice cu pregătire superioară numai din domeniul arhitecturii, urbanismului, construcțiilor și instalațiilor pentru construcții, astfel:

b) de ingineri constructori și de instalații, cu diplomă recunoscută de statul român, pentru părțile de inginerie în domeniile specifice, pentru obiective de investiții cuprinse la toate categoriile de importanță a construcțiilor supraterane și subterane, precum și la instalațiile aferente acestora;”

În consecință, 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.

Reiterăm astfel dispozițiile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017:

„ART. 5 (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”

IV. Admiterea contestației și obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire prin modificarea cerinței privind experiența profesională care se ia în calcul pentru acordarea punctajului pentru Specialist infrastructură și organizarea circulației;

Potrivit documentatiei de atribuire (pag. 21 a Caietului de sarcini si Fisa de date), experienta profesionala a Specialistului infrastructura si organizarea circulatiei se va puncta doar daca acesta a participat in calitate de specialist in proiecte „care au avut ca obiective cel putin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement si sisteme de transport inteligente”:

Pentru participarea in calitate de specialist la proiectarea a peste 5 proiecte care au avut ca obiective cel putin introducerea benzilor unice de transport public, piste de biciclete, sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement si sisteme de transport inteligente.

Asadar, nu doar ca se impune ca cerinta de calificare a Inginerul CFDP (cai ferate, drumuri, poduri) sa aiba experienta profesionala in sisteme electrice, dar acesta obtine punctaj numai daca, in plus, are experienta in sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement!

Consideram ca cerinta este restrictiva in raport de prevederile art. 5 alin. (1) din Instructiunea ANAP nr. 1/2017 (enuntat si la punctele anterioare) intrucat calificarea educationala a unui Inginer CFDP nu permite proiectarea de sisteme de iluminat ecologice sau de niciun fel si nici sisteme de transport inteligente.

Este nelegala raportarea experientei profesionale a unui expert la tipul de obiective investitionale cuprinse intr-un proiect. Nici cum nu se poate pretinde ca un Inginer de drumuri poate avea experienta profesionala specifica in iluminat ecologic sau sisteme de transport inteligente intrucat:

- calificarea profesionala nu ii permite proiectarea si asumarea unor categorii de lucrari pentru care nu are drept de semnatura;

- chiar si in cazul in care si-ar asuma aceste tipuri de servicii, o atare atitudine ar fi total nelegala, incalcand prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) din Legea 50/1991:

„(1) Documentatiile tehnice - D.T. si proiectele tehnice se elaboreaza de colective tehnice de specialitate, se insusesc si se semneaza de cadre tehnice cu pregatire superioara numai din domeniul arhitecturii, urbanismului, constructiilor si instalatiilor pentru constructii, astfel:

b) de ingineri constructori si de instalatii, cu diplomă recunoscută de statul român, pentru părțile de inginerie în domeniile specifice, pentru obiective de investiții cuprinse la toate categoriile de importanță a construcțiilor supraterrane și subterane, precum și la instalațiile aferente acestora;”

In consecinta, enumerarea in cadrul experientei profesionale specifice a unor domenii de proiectare care nu au legatura cu calificarea educationala a expertului este de natura sa incalce legislatia in domeniul achizitiilor, precum si Instructiunile ANAP ce tin de modalitatea si legalitatea formularii unor cerinte in cadrul documentatiilor de achizitie.

Este irelevant ca un specialist a participat intr-un proiect de investitie multidisciplinara (ce a continut mai multe obiective), atata vreme cat acest specialist a fost responsabil doar pentru proiectarea infrastructurii de drum.

În concluzie, solicitam CNSC obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire prin modificarea cerinței privind experiența profesională care se ia în calcul pentru acordarea punctajului pentru Specialist infrastructură și organizarea circulației, în sensul eliminării experienței în sisteme de iluminat ecologic cu telemanagement și sisteme de transport inteligente.

V. Admiterea contestației și obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire prin modificarea cerinței de calificare educațională a Specialistului managementul traficului și prioritizarea transportului public urban;

În pagina 13 a Caietului de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat ca, în vederea calificării, expertul Specialist managementul traficului și prioritizarea transportului public urban, să aibă diploma de licență în domeniul transporturilor cu specializare în sisteme de trafic urban sau echivalent.

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.

Astfel fiind, Specialistului managementul traficului și prioritizarea transportului public urban trebuie să aibă dubla calificare:

- să aibă studii superioare în domeniul transporturilor
- să dețină specializare în sisteme de trafic urban

Facem precizarea că „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.

În dovedirea celor de mai sus, atașăm mai jos extras de pe site-ul Facultății de Transporturi (<https://upb.ro/facultati/facultatea-de-transporturi/>):

„În prezent, facultatea are cinci specializări la cursuri de zi: Autovehicule rutiere și Ingineria sistemelor de propulsie pentru autovehicule – în domeniul Ingineria Autovehiculelor, Vehicule pentru transportul feroviar – în domeniul Inginerie mecanică, Ingineria transporturilor și a traficului – în domeniul Ingineria transporturilor și Telecomenzi și electronică în transporturi – în domeniul Inginerie electronică și telecomunicații.

Facultatea pregătește absolvenți în 11 specializări (Cercetare și dezvoltare în ingineria autovehiculelor, Sistem integrat om-autovehicul-mediul, Sisteme și tehnologii avansate în domeniul autovehiculelor, Ingineria mediului și managementul calității în domeniul feroviar, Logistica transporturilor, Management în transporturi, **Transport și trafic urban**, Sisteme inteligente pentru transporturi, Sisteme telematice pentru transporturi, Fenomene de interacțiune vehicul-cale de rulare, Vehicule feroviare de mare viteză) la cursuri de master (cu durată de doi ani).”

Mai mult decat atat, potrivit Nomenclatorului domeniilor si al specializarilor/programelor de studii universitare, domeniul transporturi nu are specializare in sisteme de trafic urban, ci doar urmatoarele specializari:

Cod DFI	Domeniul fundamental (DFI)	Cod RSI	Ramura de știință (RSI)	Cod DSU_D/M	Domeniul de studii universitare de doctorat/masterat (DSU_D/M)	Cod DL	Domeniul de licență (DL)	Cod S	Specializarea (S)	Număr de credite (ECTS)
		40	Ingineria transporturilor	10	Inginerie aerospațială	40	Inginerie aerospațială	10	Construcții aerospațiale	240
								20	Sisteme de propulsie	240
								30	Echipamente și instalații de aviație	240
								40	Inginerie și management aeronautic	240
								50	Aeromane și motoare de aviație	240
								60	Navigație aeriană (Air Navigation)	240
								70	Design aeronautic	240
				20	Ingineria autovehiculelor	160	Ingineria autovehiculelor	10	Construcții de autovehicule	240
								20	Ingineria sistemelor de propulsie pentru autovehicule	240
								30	Autovehicule rutiere	240
								40	Echipamente și sisteme de comandă și control pentru autovehicule	240
								50	Blindate, automobile și tractoare	240
				30	Ingineria transporturilor	240	Ingineria transporturilor	10	Ingineria transporturilor și a traficului	240
								20	Ingineria sistemelor de circulație feroviară	240
								30	Ingineria sistemelor de circulație rutieră	240

Rezulta astfel ca niciuna dintre specializarile domeniului transporturi nu vizeaza sisteme de trafic urban.

In atare conditii, solicitam CNSC sa oblige autoritatea contractanta la eliminarea cerintei de calificare educationala in specializarea in sisteme de trafic urban a Specialistului managementul traficului si prioritizarea transportului public urban.

In situatia in care se va trece peste solicitarea de mai sus, in sensul ca CNSC o va respinge, solicitam acceptarea echivalentei de specializare in oricare dintre specializarile de Ingineria transporturilor si a traficului sau Ingineria sistemelor de circulatie rutiera, astfel cum sunt enumerate in Nomenclatorul domeniilor si al specializarilor/programelor de studii universitare.

Solicitarea ultima se bazeaza pe faptul ca specializarea de sisteme de trafic urban se studiaza in Romania doar la Universitatea Politehnica Bucuresti, Facultatea Transporturi, Departamentul Ingineria Transportului, exclusiv la unul dintre programele de master ale acestui departament.

Astfel fiind, consideram ca cerinta are caracter vadit limitativ la un numar foarte mic de persoane, mai ales in conditiile in care nu este definita echivalenta acestei supraspecializari.

Potrivit ART. 5 (1) din Instructiunea ANAP 1/2017: "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”.

VI. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin eliminarea cerintei de calificare educationala (specializare in solutii de trafic) a Specialistului studii de trafic;

La pagina 14 a Caietului de sarcini, Autoritatea contractanta precizeaza ca, in vederea calificarii, Specialistul studii de trafic trebuie sa aiba calificare educationala in domeniul transporturilor cu **specializare in solutii de trafic** sau echivalent:

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.

Cu privire la specializarea solicitata, facem precizare ca in Nomenclatorul domeniilor si al specializarilor/programelor de studii universitare, la domeniul Transporturi, nu este figurata aceasta specializare:

Cod DFI	Domeniul fundamental (DFI)	Cod RSI	Ramura de știință (RSI)	Cod DSU/DM	Domeniul de studii universitare de doctorat/masterat (DSU/DM)	Cod DL	Domeniul de licență (DL)	Cod S	Specializarea (S)	Număr de credite (ECTS)
		40	Ingineria transporturilor	10	Inginerie aerospațială	40	Inginerie aerospațială	10	Construcția aerospațială	240
								20	Sisteme de propulsie	240
								30	Echipament și instalații de aviație	240
								40	Inginerie și management aeronautic	240
								50	Aeronave și motoare de aviație	240
								60	Navigație aeriană (Air Navigation)	240
								70	Design aeronautic	240
				20	Ingineria autovehiculelor	160	Ingineria autovehiculelor	10	Construcții de autovehicule	240
								20	Ingineria sistemelor de propulsie pentru autovehicule	240
								30	Autovehicule rutiere	240
								40	Echipamente și sisteme de comandă și control pentru autovehicule	240
								50	Birotaxi, autoturisme și tractoare	240
				30	Ingineria transporturilor	240	Ingineria transporturilor	10	Ingineria transporturilor și a traficului	240
								20	Ingineria sistemelor de circulație feroviară	240
								30	Ingineria sistemelor de circulație rutieră	240

Mai mult decat atat, niciuna dintre Facultatile din domeniul transporturilor din Romania nu au specializarea **in solutii de trafic**.

Consideram ca aceasta cerinta este ambigua, lasand in seama arbitrariului si subiectivismului comisiei de evaluare modul in care urmeaza sa se indeplineasca.

Potrivit art. 20 alin. (2) din HG 395/2016:

"(2) Documentația de atribuire conține 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."

Pentru toate cele de mai sus, solicitam eliminarea cerintei de calificare educationala (specializare in solutii de trafic) a Specialistului studii de trafic

VII. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a Specialistului studii de trafic:

La pagina 14 a Caietului de sarcini, Autoritatea contractanta precizeaza ca, in vederea calificarii, Specialistul studii de trafic trebuie sa aibe experienta profesionala in "participarea in calitate de coordonator/sef proiect la elaborarea a cel putin un studiu de trafic cu impact la nivelul intregului oras/municipiu pentru un proiect major de infrastructura rutiera urbana":

Specialist studii de trafic

Calificare educatională și/sau profesională: studii universitare finalizate cu diplomă de licență in domeniul transporturilor cu specializare in solutii de trafic sau echivalent.

Experiența profesională: participarea in calitate de coordonator/sef proiect la elaborarea a cel puțin un studiu de trafic cu impact la nivelul intregului oras/municipiu pentru un proiect major de infrastructura rutiera urbana.

Avand in vedere modul de formulare a cerintei privind experienta profesionala, **solicitam eliminarea solicitarii ca acesta sa fi participat la proiectele anterioare in pozitia de "coordonator/sef proiect"** intrucat aceasta nu are nicio relevanta in raport cu ceea ce urmeaza a fi prestat in contractul ce face obiectul prezentei proceduri.

Potrivit ART. 5 (1) din Instructiunea ANAP 1/2017: "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**"

Mai precis, este irelevant pentru prezenta procedura daca Specialistul studii de trafic a ocupat pozitai de manager de proiect in proiecte anterioare, atata vreme cat in acest proiect el are in atributii exclusiv realizarea studiului de trafic.

Managementul proiectului este realizat de un alt expert, cu atributii definite expres in acest scop, astfel incat cerinta ca si Specialistul studii de trafic sa aiba experienta in coordonarea de proiect apare ca fiind nejustificata si disproportionata, motiv pentru care solicitam eliminarea acesteia.

VIII. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la remedierea documentatiei de atribuire prin modificarea cerintei privind experienta profesionala a Expertului retele edilitare;

La pagina 14 din Caietul de sarcini, autoritatea contractanta mentioneaza ca, in vederea calificarii, expertul retele edilitare trebuie sa detina experienta profesionala in „*participarea in calitate de specialist retele edilitare la proiectarea a cel putin un proiect de investitii care a avut ca obiective introducerea benzilor unice de transport, piste de biciclete, investitii integrate cu introducerea de retele de apa sau canalizare*”:

Expert retele edilitare

Calificare educatiională și/sau profesională: studii universitare finalizate cu diplomă de licență in domeniul constructii cu specializare instalatii sau echivalent.

Experienta profesională: participarea in calitate de specialist retele edilitare la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective introducerea benzilor unice de transport, piste de biciclete, investitii integrate cu introducerea de retele de apa sau canalizare.

Consideram ca cerinta este restrictiva in raport de prevederile art. 5 alin. (1) din Instructiunea ANAP nr. 1/2017 (enuntat si la punctele anterioare) intrucat calificarea educationala a unui Inginer retele edilitare nu permite proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete.

Este nelegala raportarea experientei profesionale a unui expert la tipul de obiective investitionale cuprinse intr-un proiect. Niciunul nu se poate pretinde ca un Inginer retele edilitare poate avea experienta profesionala specifica in proiectare de drumuri cu benzi unice sau piste de biciclete intrucat:

- calificarea profesionala nu ii permite proiectarea si asumarea unor categorii de lucrari pentru care nu are drept de semnatura;
- chiar si in cazul in care si-ar asuma aceste tipuri de servicii, o atare atitudine ar fi total nelegala, incalcand prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) din Legea 50/1991;

„ (1) Documentațiile tehnice - D.T. și proiectele tehnice se elaborează de colective tehnice de specialitate, se însușesc și se semnează de cadre tehnice cu pregătire superioară numai din domeniul arhitecturii, urbanismului, construcțiilor și instalațiilor pentru construcții, astfel:

b) de ingineri constructori și de instalații, cu diplomă recunoscută de statul român, pentru părțile de inginerie în domeniile specifice, pentru obiective de investiții cuprinse la toate categoriile de importanță a construcțiilor supraterane și subterane, precum și la instalațiile aferente acestora;”

În consecința, 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.

Reiterăm astfel dispozițiile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017:

„ART. 5 (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”

Considerăm astfel că sunt încălcate inclusiv prevederile art. 31 alin. (1) din HG 395/2016:

“Art. 31 - (1) Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;

b) sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.”

Având în vedere cele de mai sus, solicităm CNSC să constate caracterul restrictiv al cerinței privind calificarea educațională și/sau profesională a expertului rețele edilitare și să oblige Autoritatea Contractantă la remedierea documentației de atribuire prin eliminarea acestora prevederilor referitoare la proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete.

IX. Admiterea contestatiei și obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire prin modificarea cerinței privind experiența profesională a Specialistului iluminat public ecologic;

La pagina 15 din Caietul de sarcini, autoritatea contractantă menționează că, în vederea calificării, expertul iluminat public ecologic trebuie să dețină experiența profesională în „participarea în calitate

de specialist la proiectarea a cel puțin un proiect de investiții care a avut ca obiective cel puțin infrastructura rutiera cu benzi unice de transport și piste de biciclete”;

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 rutiera cu benzi unice de transport și piste de biciclete

Consideram ca 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/Specialist iluminat public 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. Niciunul nu se poate pretinde ca un Inginer/Specialist iluminat public poate avea 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:

„(1) Documentațiile tehnice - D.T. și proiectele tehnice se elaborează de colective tehnice de specialitate, se însușesc și se semnează de cadre tehnice cu pregătire superioară numai din domeniul arhitecturii, urbanismului, construcțiilor și instalațiilor pentru construcții, astfel:

b) de ingineri constructori și de instalații, cu diplomă recunoscută de statul român, pentru părțile de inginerie în domeniile specifice, pentru obiective de investiții cuprinse la toate categoriile de importanță a construcțiilor supraterane și subterane, precum și la instalațiile aferente acestora;”

În consecință, 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.

Reiterăm astfel dispozițiile art. 5 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 1/2017:

„ART. 5 (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”

Consideram astfel ca sunt încălcate inclusiv prevederile art. 31 alin. (1) din HG 395/2016:

“Art. 31 - (1) Autoritatea contractantă nu are dreptul de a restricționa participarea la procedura de atribuire a contractului de achiziție publică prin introducerea unor criterii minime de calificare, care:

- a) nu prezintă relevanță în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit;
- b) sunt disproporționate în raport cu natura și complexitatea contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit.”

Având în vedere cele de mai sus, solicităm CNSC să constate caracterul restrictiv al cerinței privind calificarea educațională și/sau profesională a Inginerului/Specialist iluminat public și să oblige Autoritatea Contractantă la remedierea documentației de atribuire prin eliminarea prevederilor referitoare la proiectarea de benzi unice de transport sau piste de biciclete.

X. Admiterea contestației și obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire prin modificarea cerinței privind calificarea educațională a Inginerului elaborare devize și analize cost-beneficiu;

La pagina 16 a Caietului de sarcini, Autoritatea contractantă menționează că, în vederea calificării, Inginerul elaborare devize și analize cost-beneficiu trebuie să dețină calificare educațională în domeniul construcțiilor civile:

Inginer elaborare devize și analize cost-beneficiu - studii superioare finalizate cu licență în domeniul construcțiilor civile cu experiență în domeniul infrastructurii de transport urban sau echivalent.

În ceea ce privește expertul secundar – inginer analize cost – beneficiu, solicităm eliminarea cerinței privind finalizarea studiilor superioare în domeniul construcțiilor civile.

Prezentă solicitare este întemeiată pe prevederile art. 6 alin. (2) și (3) din Instrucțiunea ANAP 1/2017:

„(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."

Astfel fiind, 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 construcțiilor 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 tuturor celorlalți experți vizează domeniul infrastructurii rutiere, aspect ce reiese și din descrierea proiectului, solicitarea ca tocmai expertul care întocmește partea economică să aibă calificare educațională în construcții civile este total disproporționată și nejustificată.

Considerăm că cerința este extrem de restrictivă și limitativă în raport cu obiectul documentației de atribuire, motiv pentru care solicităm eliminarea cerinței privind calificarea educațională în domeniul construcțiilor civile.

XI. Admiterea contestației și obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire prin 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;

La pagina 17 a Caietului de sarcini, autoritatea contractantă enumără logistica necesară a fi dovedită de ofertanți, printre care și stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic:

3 Stații/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic în timp real pentru elaborarea studiului de trafic. Monitorizarea cel puțin 24/48 de ore în minim 3 zone simultan cu echipamente care să colecteze următoarele date: număr, viteză, traiectorie pentru vehicule în cel puțin 5 clase, precum și pentru bicicliști, respectiv în mod distinct pentru mopede și motociclete. În cazul trotoarelor se vor folosi echipamente distincte sau cu capacități speciale care să poată studia în timp real obiceiurile de călătorie/trafizi al nivelului zonelor analizate; număr de pietoni, traiectorie, origine-destinație.

Astfel fiind, 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 motociclete”

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 inregistrate 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. „*

Avand la baza aceste indrumari, autoritatile din Romania au elaborat norme/instructiuni nationale care clasifica categoriile de vehicule ce pot fi contorizate intr-un mod mai detaliat. A se vedea in acest sens AND 557/2019 – Instructiuni pentru efectuare inregistrarii circulatiei rutiere pe drumurile publice si AND 602/2012 – Metode de investigare a traficului rutier, in care categoriile de vehicule sunt structurate in 12 diviziuni/clase:

Anexa nr. 1

**PRINCIPALELE TIPURI DE VEHICULE CARE ÎNTRĂ
ÎN COMPONENTA CATEGORIILOR DE VEHICULE ÎNREGISTRATE**

1. Biciclete și motociclete
 - a) bicicletă simplă
 - b) bicicletă cu motor
 - c) motocicletă solo
 - d) motoretă
 - e) scuter
 - f) trotinete electrice
 2. Autoturisme
 - a) toate autoturismele, inclusiv cele de teren
 3. Microbuze cu cel mult 8+1 locuri
 - a) microbuz de transport persoane cu cel mult 8+1 locuri, inclusiv conducătorul auto
 4. Autocamioane și autospeciale cu MTMA cel mult 3,5 tone
 - a) autocamionetă
 - b) autospecială cu MTMA până la 3,5 tone
 5. Autocamioane și derivate cu 2 axe
 - a) autocamion cu 2 axe
 - b) autobasculantă cu 2 axe
 - c) autofurgon cu 2 axe
 - d) autocisternă cu 2 axe
 - e) alte autovehicule cu șasiu de autocamion cu 2 axe și MTMA mai mare de 3,5 tone
 6. Autocamioane și derivate cu 3 axe sau 4 axe
 - a) autocamioane și derivate cu 3 axe sau 4 axe
 - b) autobasculanți cu 3 axe sau 4 axe
 - c) autoremorcher cu 3 axe sau 4 axe
 - d) automacară cu 3 axe sau 4 axe
 - e) alte vehicule cu șasiu de autocamion cu 3 sau 4 axe și MTMA mai mare de 3,5 tone
 7. Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 axe, remorcher cu trailer
 - a) autotractor cu semiremorcă sau peridoc
 - b) autoremorcher cu trailer
 - c) autoremorcher cu mai mult de 4 axe
 - d) automacară cu mai mult de 4 axe
 - e) alte vehicule cu mai mult de 4 axe
 8. Autobuze
 - a) autobuz
 - b) autocar
 - c) microbuze cu peste 8+1 locuri
 9. Tractoare cu / fără remorcă și vehicule speciale
 - a) tractor universal cu/fără remorcă
 - b) tractor agricol cu/fără remorcă
 - c) utilaj agricol
 - d) utilaj de construcții (buldozer, autogreder etc.)
 10. Autocamioane și derivate (Tren rutier) cu MTMA mai mare de 3,5 tone cu remorci
 - a) autocamioane cu 2 - 4 axe, cu remorcă
 11. Autoturisme, Autocamionete sau autospeciale cu MTMA cel mult 3,5 tone cu remorci
 12. Vehicule cu tracțiune animală
- *NOTĂ: Vehiculele cu tracțiune animală nu se recenzează pe rețeaua de autostrăzi și de drumuri naționale europene

Cu toate acestea, după cum se poate observa, atât în legislația europeană cât și în cea din România, bicicletele și motocicletele (inclusiv mopedele) fac parte din aceeași clasă/categorie care trebuie contorizată cu echipamente automate.

Cu toate acestea, in prezenta documentatie de atribuire, autoritatea contractanta impune ca bicicletele sa fie contorizate separat de motociclete si/sau moped (din documentatie nu se intelege cu exactitate daca si mopedele urmeaza a fi contorizate separat).

In situatia in care toate echipamentele certificate UE respecta indicatiile si normativele in vigoare, este evident ca autoritatea contractanta are in vedere un anumit tip de echipament, posibil neomologat sau necertificat, care, cel putin la nivel declarativ, ar putea sa contorizeze separat bicicletele de moped/motociclete.

Consideram ca o astfel de cerinta lasa loc arbitrariului si subiectivismului comisiei de evaluare, cu riscul incalcarii principiilor tratamentului egal si transparente, dat fiind faptul ca nicidecum membrii comisiei de evaluare nu pot avea cunostinta despre caracteristicile echipamentelor inca din faza de ofertare. Atata vreme cat nu exista o omologare in sensul stabilirii cu certitudine din partea unui organism independent ca un echipament poate sa indeplineasca cerintele impuse, orice alta interpretare a comisiei de evaluare este nefondata.

Avand in vedere modul de formulare a cerintei, caracterul ambiguu al acesteia, care lasa loc interpretarii si subiectivismului, solicitam eliminarea cu totul a cerintei privind detinerea de statii/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic in timp real pentru vehicule de cel putin 5 categorii de clase, precum si pentru biciclisti, respectiv in mod distinct pentru moped si motociclete, autoritatea contractanta urmand a se raporta in solicitarea de statii/dispozitive/echipamente automate de monitorizare a datelor de trafic in timp real la legislatia aplicabila.

XII. Admiterea contestatiei si obligarea autoritatii contractante la acceptarea de recomandari pentru dovedirea experientei profesionale specifice a expertilor in care denumirea pozitiei ocupate sa fie diferita de cea data in prezenta procedura;

Avand in vedere faptul ca denumirile expertilor din prezenta procedura sunt extrem de specifice si particulare, astfel incat, chiar si in conditiile in care ar exista experti care sa detina atat calificarea educationala, cat si cea profesionala, exista riscul ca acestia sa fie respinsi intrucat nu au avut aceeasi calitate in cadrul proiectelor anterioare.

A se vedea in acest sens:

- specialistul managementul traficului si prioritizarea transportului public urban trebuie sa fi participat la proiectele propuse ca experienta similara in calitate de specialist managementul traficului.

In consecinta, solicitam CNSC sa oblige autoritatea contractanta la acceptarea de recomandari pentru dovedirea experientei profesionale specifice a expertilor in care denumirea pozitiei ocupate sa fie diferita de cea data in prezenta procedura

Cu privire la cerintele documentatiei de atribuire in ansamblul sau, dar cu referire directa la specificul educational si profesional solicitat pentru experti, nu putem sa nu remarcam faptul ca acelasi cerinte restrictive au fost solicitate si de:

- Municipiul Constanta in cadrul procedurilor CN1030322/21.04.2021, CN1030324/21.04.2021, CN1030392/22.04.2021 si CN1030393/22.04.2021;

- Municipiul Calarasi in cadrul procedurii CN1036110/26.10.2021

proceduri in cadrul carora ofertant castigator si unic ofertant a fost SC Urban Scope SRL.

Este evidenta astfel incercarea de restrictionare a accesului la prezenta procedura si limitarea la o singura oferta prin impunerea unor cerinte care fie nu sunt legale, fie nu au legatura cu obiectul contractului.

In conditiile in care proiectul este finantat din fonduri europene, solicitam CNSC sa intervina in sensul obligarii Autoritatii contractante la respectarea dispozitiilor legale in materia achizitiilor, in special a principiilor prevazute la art. 2 alin.(2) din Legea nr. 98/2016.

In drept intelegem sa invocam toate prevederile legale enuntate in cuprinsul prezentei contestatii.

Probe: in dovedirea pretentiilor subscrisei, intelegem sa ne folosim de proba cu inscrisuri, atat cele atasate prezentei, precum si cele ce vor fi remise de autoritatea contractanta ca parte a dosarului de achizitie.