Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
18 IAN. 2017
Nr. înregistrare 92/ 2568

CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR

C.N.S.C.
Str. Stavropoleos nr.6, Sector 3, Bucureşti, România, CIF 20329980, CP 030084
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642, +4 021 8900745 www.cnsc.ro

Nr. 1485/2849 – C2 /13.01.2017

Către,

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA
București, B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1

În conformitate cu dispoziţiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016 privind remediile şi căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii, precum şi pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor, vă comunicăm alăturat Decizia Consiliului nr. 79/C2/2849/12.01.2017 cu privire la contestaţia formulată de , înregistrată la Consiliu cu nr. 38875/19.12.2016, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată de dvs., în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru drum de mare viteză Buzău - Focșani", coduri CPV 71241000-9 – Studii de fezabilitate, servicii de consultanță, analize (Rev. 2), 71322500-6 – Servicii de proiectare tehnică pentru infrastructura de transport (Rev.2).

PREȘEDINTE,
Silviu-Cristian POPA

CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR

Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, Bucureşti, cod poştal 030084, România
Tel: +4 021.310.46.41 Fax: +4 021.890.07.45 şi +4 021.310.46.42 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) şi ale art. 27 alin. (2) din Legea nr. 101/2016 privind remediile şi căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii, precum şi pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 79/C2/2849
Data: 12.01.2017

Prin contestaţia nr. 2006/19.12.2016, înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 38875/19.12.2016, formulată de , cu sediul în , , nr. , , înmatriculată la Oficiul Registrului Comerţului sub nr. , având CUI , împotriva răspunsului nr. 92/79405/08.12.2016 la notificarea prealabilă de remediere, emis de COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, cu sediul în București, B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru drum de mare viteză Buzău - Focșani", coduri CPV 71241000-9 – Studii de fezabilitate, servicii de consultanță, analize (Rev. 2), 71322500-6 – Servicii de proiectare tehnică pentru infrastructura de transport (Rev.2), s-a solicitat admiterea contestației, anularea în parte a răspunsului autorității contractante nr. 92/79405/08.12.2016 și obligarea acesteia la adoptarea măsurilor de remediere a documentației de atribuire, astfel cum au fost solicitate prin notificarea prealabilă de remediere, precum și suspendarea procedurii de atribuire în conformitate cu prevederile art. 22 din Legea nr. 101/2016, până la soluționarea prezentei contestații.

CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR,
asupra cererii de faţă, constată următoarele:

Consiliul a fost sesizat să soluţioneze contestaţia de faţă, prin care ofertantul reclamă răspunsul autorității contractante la notificarea prealabilă de remediere a documentației de atribuire, considerând refuzul autorității un act de abuz ce contravine prevederilor legale în materie.

Contestatoarea susține că în data de 05.12.2016 a transmis autorității contractante o notificare prin care a solicitat adoptarea unor măsuri de remediere a documentației de atribuire, respectiv: eliminarea cerinţelor ce contravin legislaţiei privind protecția mediului, în special a Directivei EIA 85/337/CEE, eliminarea din sarcina prestatorului a unor riscuri menționate în caietul de sarcini, precum și punerea în aplicare a dispoziţiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016 şi decalarea termenului de depunere a ofertelor.

Se reține că autoritatea contractantă a răspuns solicitării ofertantului cu adresa nr. 92/79405/08.12.2016, precizând că pentru primele două solicitări de remediere menține cerințele înscrise în caietul de sarcini, urmând să adopte masura de remediere privind modificarea termenului limită pentru depunere a ofertelor.

Astfel, contestatoarea afirmă că în data de 16.12.2016, autoritatea contractantă a publicat în SEAP măsura de remediere privind modificarea termenului de depunere a ofertelor, prin Anunţul de tip erată, termenul de depunere a ofertelor fiind stabilit pentru data de 17.01.2017, ora 16:00.

Autoarea contestației învederează că cerința din caietul de sarcini privind elaborarea studiului de evaluare adecvată și a studiului de impact asupra mediului în mod neunitar, exclusiv pentru un tronson, contravine normelor imperative în materie și are drept consecinţă imposibilitatea obţinerii acordului de mediu.

Se arată că sectorul de drum expres Buzău - Focşani face parte, împreună cu tronsoanele Ploieşti - Buzău, Focşani - Bacău, Bacău - Paşcani, conform precizărilor din caietul de sarcini, atât din TEN-T CORE, cât și din reţeaua rutieră TEN-T CENTRALĂ, pe întreaga lungime a reţelei din țara noastră, la nivel de drum de mare viteză, iar în Master Planul General de Transport, aprobat prin HG nr. 666/2016, apare ca fiind un sector al proiectului de infrastructură denumit Drum expres: Siret Expres cu indicativul DX5, sectoarele acestui proiect desfășurându-se pe teritoriul mai multor judeţe, astfel că în opinia contestatoarei, divizarea pe secţiuni succesive, mai scurte, exclude evaluarea cumulată a impactului asupra mediului, fapt ce încalcă reglementările legislaţiei privind protectia mediului, implicit a Directivei 2011/92/UE/EIA 85/337/CEE.

susține că autoritatea contractantă însăși, prin răspunsul la notificarea prealabilă nr.92/79405/08.12.2016, precizează că, pentru fiecare proiect care se află pe teritoriul mai multor județe este necesară *"inclusiv cumularea efectelor (asupra mediului) cu cele ale altor proiecte existente și/sau aprobate, conform legislației în domeniul*

protecției mediului", recunoscând astfel, în mod implicit, că elaborarea studiului de evaluare adecvată și a studiului de impact asupra mediului în mod neunitar, exclusiv pentru un tronson, nu se poate realiza, contravenind normelor imperative în materie.

În referire la cea de a doua solicitare de remediere a documentației de atribuire privind riscurile impuse în sarcina prestatorului, autoarea contestației precizează că acestea nu pot fi evaluate, nu au corespondent în modelul de propunere financiară, prestatorul fiind obligat să renunțe la dreptul său de a cere costuri suplimentare/despăgubiri, deși aceste riscuri vizează situații care nu sunt sub controlul prestatorului, astfel cum se menționează în caietul de sarcini.

Societatea contestatoare apreciază insuficientă măsura autorității contractante de prelungire cu 10 zile lucrătoare a datei de depunere a ofertelor drept pentru care solicită obligarea autorității contractante la asigurarea unui termen rezonabil și echitabil pentru pregatirea ofertelor prin punerea în aplicare a dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016 și decalarea termenului de depunere a ofertelor, avand în vedere complexitatea obiectului procedurii de achiziție publică.

Prin adresa nr. 87391/29.12.2016, înregistrată la Consiliu sub nr. 40366/30.12.2016, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la fondul contestației, solicitând respingerea acesteia ca fiind nefondată și neîntemeiată.

Autoritatea contractantă susține, în referire la solicitarea contestatoarei de remediere a documentației de atribuire privitor la evaluarea cumulată a impactului asupra mediului pentru toate tronsoanele de drum de mare viteză (Ploiești - Buzău, Buzău-Focșani, Focșani-Bacău, Bacău-Pașcani), faptul că prin adresa nr. 92/43395 din 14.07.2016, Ministerul Transporturilor a comunicat faptul că cele 4 sectoare de drum vor fi tratate ca proiecte independente, de sine stătătoare, sintagma "Drumul Siretului DX5" referindu-se la denumirea Coridorului IX în care sunt incluse aceste sectoare de drum, nu la denumirea unui obiectiv de investiție care să înglobeze cele 4 sectoare de drum.

Astfel, autoritatea contractantă concluzionează că atât în MPGT, cât și în Lista proiectelor prioritizate de către Ministerul Transporturilor, sectoarele de drum mai sus menționate sunt identificate ca proiecte distincte și, în consecință, ca obiective de investiții separate, chiar dacă acestea fac parte din același Coridor european - Coridorul IX Pan-european Siret Expres.

Prin urmare, chiar dacă autoritatea contractantă ar fi lansat doar o procedură de achiziție pentru un singur sector de drum, și nu 4 proceduri aferente celor 4 sectoare, prestatorului nu ar fi putut să i se solicite obținerea acordul de mediu pentru întreg Coridorul IX din care face parte respectivul sector de drum.

În ce privește solicitarea contestatoarei de eliminare din documentația de atribuire a obligației de obținere a Acordului de mediu pentru fiecare sector de drum, autoritatea contractantă învederează că Studiul de fezabilitate pentru fiecare sector de drum se face cu respectarea HG nr. 28/2008, astfel că vor fi obținute acorduri de mediu diferite pentru fiecare obiectiv de investiție, fără ca acest lucru să afecteze obligația prestorului de a analiza efectele cumulate ale impactului asupra mediului în cadrul fiecărui obiectiv de investiție.

Față de cerința ofertantului de a se elimina din caietul de sarcini riscul privind întârzierea în prestarea serviciilor, riscul privind apariția unor modificări în legislație și reglementările tehnice aplicabile în domeniul mediului, riscul de întârzieri în obținerea avizelor din partea autorităților române, autoritatea contractantă afirmă că aceste riscuri aparțin prestatorului, întrucât activitățile legate de obținerea unor avize/autorizații, inclusiv Acordul de Mediu, intră în sarcina acestuia.

Mai mult, autoritatea contractantă susține că în caietul de sarcini se menționează că *"Prețul ofertei include riscurile generale [...], iar prestatorul nu va avea nicio pretenție de orice natură (materială, financiară etc.) în cazul apariției acestora"*.

Cât privește afirmația societății contestatoare că *termenul decalat pentru primirea ofertelor nu este suficient*, autoritatea contractantă apreciază că prin instituirea a 42 de zile, s-a asigurat un termen rezonabil pentru elaborarea ofertelor, mai mare decât cel minim stipulat de lege.

Totodată, autoritatea contractantă precizează că va face aplicarea prevederilor art. 153 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, până la publicarea tuturor răspunsurilor la solicitările de clarificari, asigurând astfel un termen rezonabil pentru pregătirea ofertelor.

Prin adresa nr. 09/03.01.2017, înregistrată la Consiliu cu nr. 155/04.01.2017, autoarea contestației formulează *răspuns* la punctul de vedere al autorității contractante solicitând admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

Contestatoarea reiterează argumentele invocate inițial în cuprinsul contestației, precizând, în plus, că într-o speță similară, Ministerul Mediului – Agenția Națională pentru Protecția Mediului a comunicat aceleiași autorități contractante, care dorea ca ofertanții să obțină Acorduri de mediu distincte pentru sectoarele „Ditrau – Târgu Neamț", „Târgu Mureș – Ditrău", aparținând proiectului de investiție "Autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni", că, întrucât proiectul de investiție se desfășoară pe teritoriul mai multor județe, acesta nu poate fi împărțit în secțiuni succesive mai scurte pentru că se excludea evaluarea cumulată a impactului asupra mediului pentru proiect ca întreg, nerespectându-se prevederile legislației specifice mediului.

Ca mijloc de probă, s-a depus, în copie, adresa nr.1/180/GA/24.01.2012, emisă de Ministerul Mediului și Pădurilor – Agenția Națională pentru Protecția Mediului.

Examinând susținerile părților, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată:

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru drum de mare viteză Buzău - Focșani", coduri CPV 71241000-9 – Studii de fezabilitate, servicii de consultanță, analize (Rev. 2), 71322500-6 – Servicii de proiectare tehnică pentru infrastructura de transport (Rev.2). În acest sens, a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat, în SEAP, anunțul de participare nr. 171705/24.11.2016, potrivit căruia valoarea estimată, fără TVA, este între 24.468.250,57 – 28.917.114,31 lei, criteriul de atribuire ales fiind *„cel mai bun raport calitate-preț"*.

, apreciind nelegalitatea anumitor cerințe ale caietului de sarcini și considerând că termenul stabilit pentru depunerea ofertelor este insuficient, a formulat notificarea prealabilă nr. 1928/05.12.2016, în baza art. 6 din Legea nr. 101/2016

Nemulțumită fiind de răspunsul primit din partea autorității contractante la notificarea prealabilă, a formulat prezenta contestație solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Capătul de cerere privind suspendarea a fost respins ca nefondat prin Încheierea nr. 268/C2/2849/22.12.2016.

critică, sub un prim aspect, refuzul autorității contractante materializat în răspunsul la notificarea prealabilă, de a da curs solicitării de eliminare din cadrul documentației de atribuire a cerințelor ce contravin legislației privind protecția mediului, în special Directivei EIA 85/337/CEE.

Măsura de remediere solicitată este justificată, în opinia contestatoarei, de împrejurarea că tronsonul de drum Buzău – Focșani face parte, împreună cu tronsoanele Ploiești – Buzău, Focșani – Bacău, Bacău – Pașcani, conform caietului de sarcini, din TEN-T CORE cât și din rețeaua rutieră TEN-T CENTRALĂ, pe întreaga lungime a rețelei din țara noastră, la nivel de drum de mare viteză, iar întrucât acestea se desfășoară pe teritoriul mai multor județe, divizarea pe secțiuni succesive mai scurte exclude evaluarea cumulată a impactului asupra mediului, fapt ce contravine reglementărilor legislației privind protecția mediului, Directivei EIA 85/337/CEE, elaborarea studiului de evaluare adecvată și a studiului de impact asupra mediului în mod neunitar, exclusiv pentru un tronson, conducând la imposibilitatea obținerii acordului de mediu.

Consiliul reține că, ceea ce solicită societatea contestatoare, în esență, este eliminarea obligației de obținere a acordului de mediu, motivat de împrejurarea că acesta nu poate fi obținut decât pentru proiectul de infrastructură care include toate cele 4 sectoare de drum.

În sprijinul susținerilor sale, contestatoarea invocă adresa nr. 1/180/GA/24.01.2012, emisă de Ministerul Mediului și Pădurilor – Agenția Națională pentru Protecția Mediului.

Pe de altă parte, contrar celor afirmate de contestatoare, autoritatea contractantă arată că Directiva EIA 85/337/CEE a fost abrogată, fiind înlocuită cu Directiva 2011/92/UE, precum și că tronsoanele de drum Ploiești – Buzău, Buzău – Focșani, Focșani – Bacău și Bacău – Pașcani, deși fac parte din rețeaua rutieră TEN-T CORE, sunt proiecte distincte și, prin urmare, obiective de investiții separate, evaluarea impactului asupra mediului urmând a se realiza pentru fiecare dintre acestea.

Față de susținerile părților, problema care se impune a fi dezlegată este aceea dacă tronsonul de drum Buzău – Focșani face parte, alături de celelalte, dintr-un proiect de infrastructură, situație în care se exclude evaluarea cumulată a impactului asupra mediului pentru proiect ca întreg, fiind nerespectată Directiva EIA (85/337/CEE), așa cum susține contestatoarea, sau constituie un proiect distinct și independent de celelalte, așa cum susține autoritatea contractantă, situație în care acordul de mediu poate și trebuie obținut.

Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, invocate și de autoritatea contractantă, Consiliul constată:

- Prin adresa nr. 92/43395/14.07.2016, Ministerul Transporturilor a comunicat autorității contractante, următoarele:

*„(...) vă comunicăm că **proiectele ce fac parte din Coridorul IX (Drumul Siretului DX5)**, Ploiești – Buzău, Buzău – Focșani, Focșani – Bacău se regăsesc în prima perioadă de programare a Master Planului General de Transport. (...) Prin prezenta adresă, Ministerul Transporturilor, ca ordonator principal de credite al CNADNR S.A., consideră oportună demararea SF, PT DTAC și Autorizațiile de construire, pentru sectoarele de drum expres/autostrada Ploiești – Buzău, Buzău – Focșani, Focșani – Bacău și Bacău – Pașcani. (...)";*

- În *„Lista proiectelor prioritizate pentru sectorul rutier conform MPGT pentru perioada de programare 2014-2010"*, varianta actualizată, drumurile Ploiești – Buzău, Buzău – Focșani, Focșani – Bacău și Bacău – Pașcani se regăsesc la poziții distincte (poz.3-6), sub denumirea ***„Proiecte noi (Core) identificate în MPGT** – Drum expres"*;

- Strategia de Contractare nr. 14/6818/18.11.2016, întocmită de autoritatea contractantă, vizează achiziția publică având ca obiect *„Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru drum de mare viteză Buzău - Focșani"*;

- Programul achizițiilor publice pentru anul 2016, înregistrat sub nr.14/4167/27.09.2016, emis de autoritatea contractantă, include coloana „Contracte de servicii", cu rubricile *„Elaborare studii de fezabilitate și proiect tehnic pentru Drum de mare viteză Ploiești – Buzău"*, *„Elaborare studii de fezabilitate și proiect tehnic pentru Drum de mare viteză Buzău – Focșani"*, *„Elaborare studii de fezabilitate și proiect tehnic pentru Drum de mare viteză Focșani – Bacău"*.

Înscrisurilor susmenționate, care constituie dovezi în susținerea punctului de vedere al autorității contractante, contestatoarea le opune adresa nr.1/180/GA/24.01.2012, emisă de Ministerul Mediului și Pădurilor – Agenția Națională pentru Protecția Mediului, în care se precizează:

„Urmarea adreselor (...), referitoare la solicitarea de obținere a acordului de mediu pentru proiectele de investiție Autostrada Ditrău – Târgu Neamț și Autostrada Târgu Mureș – Ditrău, vă comunicăm următoarele:

- Proiectele: Autostrada Ditrău – Târgu Neamț și Autostrada Târgu Mureș – Ditrău, fac parte din proiectul de investiție Autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni, respins de către ANPM prin decizia nr.14/09.08.2011 pentru nerespectarea termenelor din procedura de reglementare;

- Autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni proiect de infrastructură care se desfășoară pe teritoriul mai multor județe, nu poate fi divizat în secțiuni succesive mai scurte pentru că în acest caz se exclude evaluarea cumulată a impactului asupra mediului pentru proiect ca întreg nerespectându-se în totalitate cerințele Directivei EIA (85/337/CEE).

Analizând înscrisurile susmenționate, Consiliul determină că, de vreme ce documentul invocat de contestatoare se referă la un alt proiect de investiție, respectiv la Autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni", iar nu la Coridorul IX (Drumul Siretului DX5), nu prezintă relevanță, astfel că susținerile acesteia nu pot fi reținute în soluționare.

Așadar, drumul Buzău - Focșani reprezintă un proiect distinct de celelalte, așa cum arată autoritatea contractantă, ofertantului revenindu-i obligația de a efectua evaluarea cumulată a impactului asupra mediului cu referire la acest obiectiv, sens în care se interpretează și prevederea din documentația de atribuire la care face contestatoarea referire, aplicarea legislației indicată de acesta nefiind exclusă în condițiile în care proiectul se derulează pe teritoriul mai multor județe.

În ceea ce privește obligația ofertantului de a obține acordul de mediu, după cum corect susține autoritatea contractantă, potrivit Anexei nr. 2 – „Conținutul – cadru al studiului de fezabilitate", a HG nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico – economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de investiții, structura minim obligatorie a Studiului de Fezabilitate include, printre altele, următoarele:

„A: Piese scrise (...)

Informații generale privind proiectul: (...)

3. date tehnice ale investiției: (...)

*g) **concluziile evaluării impactului asupra mediului**" (...)*

Avize și acorduri de principiu

*4. **Acordul de mediu**,"*

Astfel fiind, o înlăturare a obligației de obținere a acordului de mediu, așa cum urmărește societatea contestatoare, ar conduce la întocmirea unui document care nu întrunește condițiile legale de validitate ale studiului de fezabilitate. De altfel, în optica contestatoarei, s-ar impune realizarea evaluării impactului asupra mediului și obținerea acordului de mediu pentru întreg Coridorul IX, situație în care o modificare a documentației de atribuire nu este suficientă, fiind necesară chiar anularea procedurii, soluție pentru care contestatorul, însă, nu a optat.

Prin urmare, solicitarea contestatoarei apare ca neîntemeiată și din această perspectivă.

Referitor la solicitarea contestatoarei de eliminare din cadrul caietului de sarcini a următoarelor riscuri și asumarea lor de către beneficiar:

- Risc de întârziere în prestarea serviciilor, în baza observațiilor sau cerințelor speciale formulate de către autoritățile competente de mediu, de către administratorii/custozii ariilor naturale protejate (Situri Natura 2000), de către ONG-uri și/sau alte organizații similare, de către publicul participant la dezbaterile publice sau alți factori implicați în derularea procedurilor de mediu.

- Riscul ca pe parcursul derulării serviciilor solicitate în cadrul acestui caiet de sarcini să apară modificări în legislația și reglementările tehnice aplicabile în domeniul mediului, eventual pot apărea noi arii protejate Natura 2000 sau anumite arii Natura 2000 să fie extinse, iar pentru schimbările apărute pe parcurs, Prestatorul trebuie să țină cont de acestea și va face toate demersurile în vederea obținerii documentelor de reglementare în domeniul protecției mediului.

- Riscul de întârzieri în obținerea avizelor din partea Autorităților Române, ori plângerile apărute în perioada consultațiilor publice(ex. probleme de mediu, probleme de patrimoniu cultural, etc.) cu impact asupra termenului de finalizare și livrare a studiului de fezabilitate sau a altor servicii și lucrări solicitate, conform caietului de sarcini.

- Riscul să apară întârzieri și/sau alte dificultăți în obținerea de către Prestator a tuturor avizelor, acordurilor, permiselor și a autorizațiilor necesare, având în vedere implicarea mai multor autorități și instituții în emiterea acestora, care pot impune diverse condiții și/sau constrângeri. Imposibilitatea de obținere de către Prestator la timp sau chiar deloc a unuia sau mai multor avize/acorduri poate genera riscuri care pot conduce la imposibilitatea de obținere a Acordului de Mediu sau a altor autorizații necesare, fapt ce ar determina blocarea realizării proiectului,

Consiliul constată că acestea se regăsesc la cap.3.2 din caietul de sarcini, ca *„**riscuri generale** pe care (n.n. autoritatea contractantă) le aduce la cunoștința Prestatorului".*

Cu privire la acestea, în caietul de sarcini se regăsește și prevederea având conținutul: *„**Prestatorul își va asuma riscurile generale** identificate de Beneficiar prin participarea sa la procedura de*

achiziție publică precum și prin semnarea contractului ***și nu va avea nicio pretenție în cazul apariției acestora, cu excepția cazurilor în care culpa se datorează unor terțe părți sau unor motive neimputabile acestuia. Lipsa culpei va trebui să fie dovedită de către Prestator.****".*

Față de aceste ultime prevederi, Consiliul constată că autoritatea contractantă a exclus angajarea răspunderii ofertantului în situații independente de orice culpă a acestuia și, totodată, a prevăzut situația în care acesta poate emite pretenții în cazul apariției riscurilor (***nu va avea nicio pretenție în cazul apariției acestora, cu excepția cazurilor în care culpa se datorează unor terțe părți sau unor motive neimputabile acestuia.)***

Așadar, prestatorul este obligat să suporte riscurile în discuție în măsura în care se datorează culpei sale proprii, acesta fiind cazul în care nu se pot emite pretenții, iar nu și situația în care se datorează culpei unor terți.

Prevederea susenunțată, vine în contradicție cu cea conform căreia *„**Prețul ofertei include riscurile generale** (...), iar prestatorul nu va avea nicio pretenție de orice natură (materială, financiară etc) în cazul apariției acestora"*, ofertantul fiind obligat practic să suporte consecințele decurgând din acțiunile/inacțiunile unor terți.

Mai mult, se observă, după cum corect susține contestatoarea, că autoritatea contractantă nu a inclus în documentația de atribuire informații privitoare la modul cum vor fi evidențiate respectivele riscuri (valoric) în ansamblul propunerii financiare, or, potrivit art. 154 din Legea nr. 98/2016, aceasta *„(...) are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire."*

Prin urmare, în condițiile în care ofertantul nu este obligat să răspundă pentru întârzieri de care nu este culpabil, se impune înlăturarea prevederii conform căreia *„**Prețul ofertei include riscurile generale** (...), iar prestatorul nu va avea nicio pretenție de orice natură (materială, financiară etc) în cazul apariției acestora"*, sau circumstanțierea ei astfel încât să rezulte că ofertantul nu va avea nicio pretenție în situația îndeplinirii necorespunzătoare a contractului, din culpa sa, în corelație cu prevederea anterioară.

Chiar dacă autoritatea contractantă are o poziție privilegiată în cadrul contractului de achiziție publică, interesul public nu poate constitui temei al încălcării unor prevederi legale, relevante fiind aici dispozițiile art. 15 din Codul Civil, conform cărora *„niciun drept nu poate fi exercitat în scopul de a vătăma sau păgubi pe altul ori într-un mod excesiv sau nerezonabil, contrar bunei-credințe."*

În ceea ce privește decalarea termenului de depunere a ofertelor, Consiliul stabilește că prin anunțul de tip erată nr. 98900/11.01.2017 a

fost decalat respectivul termen pentru **31.01.2017, ora 16:00**, astfel că solicitarea contestatoarei de punere în aplicare a dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016 și decalarea termenului de depunere, a rămas fără obiect. Consiliul apreciază că punerea în practică a măsurii de remediere susmenționată poate fi realizată, în cadrul termenului stabilit cu respectarea articolului invocat.

Pentru considerentele enunțate, Consiliul va admite, în parte, contestația și, pe cale de consecință, va obliga autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire în sensul celor arătate în motivare și publicarea în SEAP a măsurilor intervenite, în termen de 10 zile de la primirea prezentei.

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

În temeiul dispoziţiilor 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul admite, în parte, contestaţia formulată de , în contradictoriu cu COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, în calitate de autoritate contractantă, în referire la criticile privind riscurile menționate în caietul de sarcini și obligă autoritatea contractantă la remedierea documentației de atribuire în sensul celor arătate în motivare și publicarea în SEAP a măsurilor intervenite, în termen de 10 zile de la primirea prezentei.

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondată contestația cu privire la criticile referitoare la acordul de mediu și ca rămasă fără obiect solicitarea privind decalarea termenului de depunere a ofertelor.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părţi, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, în temeiul art. 29 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

PREŞEDINTE, **MEMBRU,** **MEMBRU,**

Redactată în patru exemplare, conţine 10 (zece) pagini.