Consiliul
Național de
Soluționare a
Contestațiilor

str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,
e-mail: office@cnsc.ro, www.cnsc.ro, http://portal.cnsc.ro

Nr. 3070/875/C6/15.05.2024

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA
municipiul București, str. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, vă transmitem alăturat Decizia nr. 1266/C6/875/13.05.2024, pentru soluționarea contestației înregistrată la CNSC cu nr. 17256/21.03.2024.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
20 MAY 2024
Nr. înregistrare 92 / 49749

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR C.N.S.C. PREȘEDINTE ROMÂNIA

PREȘEDINTE INTERIMAR,
Bogdan-Marius BOGHIU

Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor

str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980,
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,
e-mail: office@cnsc.ro, www.cnsc.ro, http://portal.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE
Nr. 1266/C6/875
Data: 13.05.2024

Prin contestația nr. 1394/21.03.2024, înregistrată la C.N.S.C sub nr. 17256/21.03.2024, formulată de către KAPSCH TRAFFICCOM AG, cu sediul în Viena, Austria, Am Europlatz nr. 2, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. FN 223805, având CUI ATU53400000, reprezentată legal prin dl. Michael Engel și dl. Franz Gansfuss și convențional prin Avocat Oana Gavrilă, cu sediul procedural ales pentru comunicare actelor de procedură în municipiul București, str. Matei Basarab nr. 13-15, Clădirea Hub Design, etaj 3, sector 3, împotriva documentului „clarificare 1", emisă de către COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, cu sediul în municipiul București, str. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul aceleiași proceduri, s-au solicitat următoarele: *„suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea definitivă a contestației; În principal: anularea procedurii de atribuire, urmare a constatării faptului că nu pot fi dispuse măsuri de remediere, care să permită continuarea procedurii de atribuire cu respectarea principiilor transparenței, egalității de tratament și a legalității; În subsidiar: obligarea autorității contractante la completarea/modificarea răspunsurilor din cadrul clarificării nr. 1, publicată în SEAP în data de 11.03.2024, astfel încât să se asigure o informare transparentă, completă, corectă și explicită a ofertanților cu privire la modalitatea de întocmire a ofertelor, de evaluare și punctare a acestora; obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de soluționarea demersului judiciar".*

În luarea deciziei asupra
cauzei de față,
Consiliul National de Soluționare a Contestațiilor
reține următoarele:

Prin contestația nr. 1394/21.03.2024, înregistrată la C.N.S.C cu nr. 17256/21.03.2024, KAPSCH TRAFFICCOM AG critică documentul „clarificare 1", referitor la documentația de atribuire, solicitând cele menționate în partea introductivă.

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că, în opinia sa, prin clarificarea în cauză, autoritatea contractantă restricționează accesul operatorilor economici la procedura de atribuire și încalcă principiile transparenței și tratamentului egal întrucât favorizează operatorul economic care a implementat sistemul actual și nu furnizează toate informațiile necesare pentru elaborarea unei oferte competitive de către orice operator economic interesat să participe la procedura de atribuire în cauză.

Totodată, contestatoarea afirmă că documentul ,,Clarificare nr. 1'' nu este legal deoarece autoritatea contractantă urmează a oferi anumite informații numai ulterior încheierii contractului ,,ceea ce demonstrează că orice își imaginează operatorul economic că ofertează poate fi modificat pe parcursul derulării contractului, deși prețul rămâne cel ofertat inițial''.

În opinia contestatoarei, din analiza Clarificării nr. 1 rezultă că autoritatea contractantă nu a furnizat datele/specificațiile tehnice necesare pentru elaborarea ofertei, deși acesta era scopul pentru care au fost adresate solicitările de clarificări, sub pretextul că anumite aspecte *„se vor stabili în etapa de implementare a contractului*".

În susținerea celor de mai sus, cu titlu exemplificativ, contestatoarea menționează răspunsul la întrebarea nr. 10, prin intermediul căreia se solicitau *„informații suplimentare care să detalieze scopul integrării și mecanismele de interfațare*", iar autoritatea contractantă a răspuns că *„specificațiile tehnice de integrare și datele transferate se vor stabili în etapa de analiza în implementarea contractului*".

Pe de altă parte, afirmă contestatoarea, prin răspunsul nr. 216 autoritatea contractantă confirmă faptul că *„planul de migrare a datelor se va prezenta de către Prestator în etapa de implementare a contractului, iar la nivel de ofertă ofertanții își vor însuși aceasta cerință și vor prezenta modalitatea prin care aceștia consideră că vor realiza migrarea datelor din aplicațiile existente la Beneficiar*".

Or, susține contestatoarea, atât timp cât specificațiile tehnice pentru integrarea sistemului existent și mecanismele de interfațare nu sunt cunoscute de către operatorii economici interesați, urmare a omisiunii autorității contractante de a le pune la dispoziție, ofertanții nu au cum să prezinte modalitatea în care se va realiza migrarea datelor din aplicațiile existente deoarece, la acest moment, nu se cunoaște tipul, cantitatea și nici specificațiile tehnice ale datelor necesar a fi migrate, deși migrarea datelor nu reprezintă un demers simplu, ci este o procedură complexă.

În continuare, contestatoarea indică și răspunsul la întrebarea nr. 12: prin intermediul căreia se solicită *„funcționalitățile componentelor software ale sistemului existent identificate în cadrul capitolului 3.3.*", răspunsul autorității contractante fiind că *„detaliile componentelor software se vor*

aprofunda în faza de analiză și proiectare pe parcursul derulării contractului", iar *„părți din documentația de analiză și documentația tehnică a actualului sistem de emitere rovinietă și peaj ar putea fi furnizate de către AUTORITATEA CONTRACTANTĂ SA, în implementarea contractului, în funcție de situația dreptului de autor"*.

Pe lângă faptul că și de această dată autoritatea contractantă nu furnizează informațiile necesare pentru depunerea unei oferte competitive, susține contestatoarea, atât timp cât un alt operator economic deține informații suplimentare, în opinia sa, concurența este distorsionată.

Contestatoarea precizează că prin răspunsul la întrebarea nr. 23, prin intermediul căreia se solicită *„cerințele funcționale pentru monitorizarea traficului auto"*, precum și *„care sunt aspectele privind traficul auto care vor fi monitorizate, de exemplu: poziția curentă a autovehiculelor, viteza medie, densitate"*, autoritatea contractantă răspunde că *„cerințele funcționale despre monitorizarea traficului vor fi detaliate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*, respectiv că *„Aspectele privind traficul auto care vor fi monitorizate vor fi detaliate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*.

Prin urmare, afirmă contestatoarea, nici de această dată autoritatea contractantă nu consideră că la momentul depunerii ofertei ofertantul ar trebui să cunoască cerințele funcționale pentru monitorizarea traficului auto, deși aceasta este o componentă a contractului ce urmează a fi atribuit. Or, în această situație, devine neclar ce înțelege autoritatea contractantă prin cerințe de monitorizare. În opinia contestatoarei, faptul că anumite specificații tehnice vor fi detaliate ulterior, în etapa de implementare a contractului, denotă că, în realitate, autoritatea contractantă nici nu le cunoaște și, implicit, nu le poate evalua nici din punct de vedere tehnic și financiar.

De asemenea, indică și răspunsul la întrebările nr. 24 și nr. 29 prin care cereau informații despre *„funcționalitățile de servicedesk solicitate"*, autoritatea contractantă răspunzând că *„funcționalitățile modulului servicedesk vor fi stabilite și detaliate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*.

Or și de această dată, afirmă contestatoarea, autoritatea contractantă omite faptul că servicedesk reprezintă o componentă a contractului ce urmează a fi atribuit în raport de care ofertantul trebuie să detalieze modalitatea concretă în care va fi realizată, inclusiv prin raportare la funcționalitățile acestuia; în opinia sa, indicarea generică în ofertă a unui „service desk" fiind fără relevanță.

Contestatoarea critică și răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. 25, prin intermediul căreia se solicitau *„care sunt funcționalitățile expuse către sistemele ITS (...) care sunt funcționalitățile expuse către echipajele mobile de control (...) imaginile recepționate sunt însoțite de metadate precum număr înmatriculare, data, cod identificare"*, la care autoritatea contractantă s-a limitat la a menționa faptul că *„aspecte tehnice vor fi stabilite și detaliate în etapa de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului (...) detalierea tehnică a funcționalității*

acestor servicii web va fi stabilită în etapa de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului (...) metadatele și formatul acestora vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului (...) detaliile tehnice vor fi stabilite în perioada de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului", fără a răspunde concret la întrebările adresate.

Prin urmare, și în acest caz susține contestatoarea, autoritatea contractantă omite tocmai datele cheie, în lipsa cărora este imposibil să se anticipeze de către ofertanți modalitatea în care sistemul trebuie configurat, ofertat, cotat și asumat, situație care conduce dincolo de orice dubiu la o imposibilitate obiectivă de comparare a ofertelor, neexistând absolut niciun criteriu transparent și echidistant, de stabilire a conformității/ neconformității.

Contestatoarea critică și răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. 26. prin intermediul căreia se solicitau *„informații suplimentare despre fluxul de operare și cerințele de integrare"*, iar autoritatea contractantă a răspuns că *„în etapa de analiză și proiectare vor fi stabilite fluxurile de operare și cerințele de integrare"*, deși specificațiile de integrare a funcționalităților sunt foarte importante.

În același sens, contestatoarea invocă răspunsul la întrebarea nr. 28, unde autoritatea contractantă a menționat că *„funcționalitățile aplicației privind facilitatea de stabilire a unui punct de destinație în vederea estimării tarifului datorat, de urmărire a traseului pe hartă și de primire a alertelor vor fi stabilite și detaliate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*, cu ignorarea faptului că din acest răspuns lipsesc o serie de informații esențiale pentru elaborarea ofertei.

O situație similară, afirmă contestatoarea, este și în cazul răspunsului la întrebarea nr. 30, unde se solicită *„care sunt funcționalitățile privind Gestiune parteneri și punct de lucru parteneri ce fac obiectul Sistemului Electronic de Tarifare Rutieră"*, autoritatea contractantă răspunzând că *„informații funcționale privind gestiunea partenerilor și a punctelor de lucru vor fi detaliate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*.

În continuare, contestatoarea critică și răspunsul la întrebarea nr. 33 în cadrul căruia autoritatea contractantă a menționat faptul că *„aspectele privind notificările despre rute ocolitoare vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*, precum și pe cel dat la întrebarea nr. 34, unde se solicită să se precizeze „dacă în noul sistem trebuie implementate mecanisme de alocare dosare pe agenți contravenții", iar autoritatea contractantă răspunde că *„aspectele privind gruparea pachetelor de contravenții pe agenți constatatori vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*, deoarece nu se știe ce mecanism va trebui construit în vedere grupării pachetelor de contravenții pe agenți constatatori, deși acesta reprezintă un element cheie al sistemului.

Un alt răspuns criticate de către contestatoare este cel dat de către autoritatea contractantă la întrebarea nr. 38, prin care se cereau *„mai multe*

detalii privind informațiile ce sunt furnizate («expuse») și standardele avute în vedere, astfel încât să poată fi determinat efortul de implementare", la care autoritatea contractantă a răspuns că *„Detaliile tehnice vor fi stabilite în etapa de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*, ofertanții neștiind astfel etapele logice, legale și obligatorii ce trebuie urmate.

Neclare sunt în opinia contestatoarei și răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. 39, prin care se solicitau *„mai multe informații privind funcționalitatea de afișare a datelor spațiale (harta)"*, la care autoritatea contractantă a răspuns că *„Detaliile tehnice privind funcționalitatea de afișare a datelor spațiale (harta) vor fi stabilite în etapa de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*, precum și răspunsul la întrebarea nr. 80, unde se cereau detalieri ale *„cerințelor componentei: 13 Componenta de facturare"*, autoritatea contractantă răspunzând că *„detalii tehnice vor fi stabilite în etapa de analiză și proiectare pe parcursul derulării contractului"*, deși componenta de facturare ar trebui să fie unul dintre pilonii esențiali ai derulării viitorului contract.

În mod similar, contestatoarea critică și răspunsul la întrebarea nr. 154 prin intermediul căreia se solicitau *„structura exactă a datelor și cantitatea/volumul acestora, care trebuie să migreze de la SIECMCR în noul sistem electronic de tarifare rutieră"*, iar autoritatea contractantă a răspuns că *„Aceste informații nu pot fi furnizate în faza de ofertare, ci se vor detalia în etapa de analiză și proiectare pe parcursul derulării contractului"*, deși, în situația în care structura exactă/cantitatea/volumul/parametrii datelor care trebuie să migreze din sistemul actual în sistemul nou nu sunt cunoscute de către operatorii economici, atunci nici ofertele acestora nu pot fi conforme.

Lipsa informațiilor necesare elaborării ofertei afirmă contestatoarea, rezultă și din răspunsul la întrebarea nr. 170, prin intermediul căreia se solicitau *„diagrama finală a noului sistem electronic de tarifare rutieră, inclusiv integrarea acestuia în soluția existentă și interfețele externe așteptate"*, iar autoritatea contractantă a răspuns că *„Analiza și proiectarea sistemului sunt în sarcina Prestatorului"*, deși în lipsa interfețelor externe așteptate, ofertantul nu poate elabora oferta în mod corespunzător.

Nici răspunsul la întrebările nr. 179 și 181, prin intermediul cărora se solicita *„o corespondență a licențelor ORACLE listate la pag. 17-18 din caietul de sarcini, pct. 3.8 - Licențe perpetue componente software, cu fiecare dintre modulele listate la pag. 15-16, cap. 3.3. Componente software"*, nu este clar deoarece autoritatea contractantă a răspuns că *„aceste informații nu sunt necesare în faza de ofertare, ci se vor detalia în etapa de analiză și proiectare pe parcursul derulării contractului"*, deși, prin același răspuns, confirmă necesitatea corespondenței dintre licențele deținute și cele solicitate. Altfel spus, deși corelarea licențelor este necesară pentru o bună executare a contractului, respectiv pentru integrarea soluției existente în soluția ofertată, autoritatea contractantă, prin răspuns dat, nu a dorit să prezinte informațiile necesare.

O altă critică a contestatoarei are în vedere răspunsul la întrebarea nr. 205, în cadrul căruia autoritatea contractantă a menționat faptul că *„va pune la dispoziția ofertantului câștigător, ulterior semnării contractului, structura bazelor de date actuale și modelul de date, iar migrarea va presupune și migrare de date (metadate) și de documente"*. În opinia contestatoarei, și de această dată, deși confirmă necesitatea cunoașterii structurii/modelul datelor existente în sistemul actual pentru migrarea acestora în sistemul ofertat, autoritatea contractantă nu oferă prin răspunsul dat informațiile necesare.

În continuare, contestatoarea precizează că *„Migrarea datelor din vechiul sistem de tarifare pe noul sistem de tarifare"* este unul dintre obiectivele specifice ale contractului ce formează obiectul procedurii de atribuire, mai ales că, conform componentei „time based", modulul nucleului central trebuie să păstreze funcționalitățile sistemului existent (SIEGMCR) pentru autovehiculele cu masa totală autorizată de până la 3,5 tone inclusiv. Există, așadar, o reală interdependență între cele două sisteme (actual și viitor), ofertanții având obligația de a migra datele existente, motiv pentru care sunt extrem de importante datele sistemului actual.

Cu toate acestea, afirmă contestatoarea, autoritatea contractantă a descris soluția existentă, în mod sumar, la cap. 3 al caietului de sarcini, fără a oferi toate informațiile necesare pentru a fi elaborată o ofertă conformă. Mai mult, susține contestatoarea, *„pentru modulele centrale, servicii emitere rovinietă și control roviniete, dreptul de proprietate intelectuală nu aparține AUTORITATEA CONTRACTANTĂ"*, ceea ce înseamnă că anumite componente ale sistemului existent se află, în realitate, în proprietatea unui operator economic care a realizat actualul sistem, aspect care în opinia sa denotă o situație cel puțin incertă cu privire la posibilitatea unui alt operator economic de a implementa un asemenea contract.

De asemenea, contestatoarea precizează că deși prin clarificările adresate s-au solicitat informații despre datele care ar trebui să fie migrate și specificațiile tehnice ale sistemului existent, autoritatea contractantă nu a oferit nicio informație în acest sens, de fiecare dată răspunsul acesteia fiind că *„va pune la dispoziția ofertantului câștigător, ulterior semnării contractului, structura bazelor de date actuale și modelul de date, iar migrarea va presupune și migrare de date (metadate) și de documente (...) la nivel de ofertă, ofertanții (...) vor prezenta modalitatea prin care aceștia consideră că vor realiza migrarea datelor din aplicațiile existente la Beneficiar"*. În aceste condiții, susține contestatoarea, autoritatea contractantă favorizează operatorul economic care a realizat sistemul SIEGMCR.

Față de cele de mai sus, contestatoarea menționează că specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurente efective, astfel cum impun dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016. Așadar, autoritatea contractantă are obligația de a asigura o informare completă,

corectă și precisă privind specificațiile tehnice necesar a fi respectate de către ofertanți pentru a depune o ofertă competitivă, fără a limita accesul, inclusiv prin omisiunea de a furniza anumite informații, aflate în proprietatea unui operator economic. În același sens, contestatoarea invocă și dispozițiile art. 49 și art. 50 din Legea nr. 98/2016.

Totodată, contestatoarea învederează că autoritatea contractantă nu asigură nici posibilitatea tehnică de intervenire asupra softurilor și sistemelor protejate de drepturi de proprietate intelectuală, în opinia sa, fiind incertă posibilitatea tehnică efectivă de a dezvolta ceva ce nu „aparține" autorității contractante; deci, au atât mai mult, este în sarcina autorității contractante de a prezenta toate informațiile solicitate de către operatorii economici prin solicitările de clarificări.

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că autoritatea contractantă a încălcat principiul tratamentului egal și pe cel al nediscriminării deoarece nu a adoptat măsurile necesare pentru a aplica aceleași reguli/cerințe tuturor ofertanților, respectiv nu oferă aceleași șanse reale de atribuire a contractului, în măsura în care în lipsa specificațiilor tehnice relevante, ofertanții nu elabora, în mod corect, oferta. În același sens, subliniază că autoritatea contractantă are obligația de a informa ofertanții privind *„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"*.

În același timp, societatea contestatoare precizează că deși prin răspunsul aferent Clarificării nr. 1, autoritatea contractantă nu a informat operatorii economici despre cerințele necesar a fi respectate pentru anumite componente ale sistemului de tarifare rutieră, prin caietul de sarcini a solicitat explicit anumite elemente necesar a fi prezentate („funcționalitățile componentelor software ale sistemului", „monitorizarea traficului auto", „afișarea datelor spațiale (harta)" „componenta de facturare"), care nu pot fi realizate în lipsa informațiilor solicitate.

Contestatoarea afirmă că omisiunea autorității contractante de a transmite specificațiile tehnice ale anumitor componente ale sistemului de tarifare este de natură a obstrucționa elaborarea unei oferte conforme, în opinia sa, simpla indicare a respectivelor componente neasigurând posibilitatea practică de realizare a acestora. În același sens, precizează că specificațiile tehnice ale componentelor sistemului nu pot fi lăsate la latitudinea părților și/sau discutate/negociate la momentul implementării contractului, deoarece ofertele trebuie să fie conforme la momentul depunerii acestora și nu să devină conforme ulterior semnării contractului.

Un alt aspect menționat de către contestatoare este acela că respectivul contractul nu va putea fi executat la nivelul de calitate impus prin cerințele caietului de sarcini, tocmai pentru că specificațiile tehnice nu au fost cunoscute de către ofertanți anterior depunerii ofertei. Practic, afirmă contestatoarea, s-ar se ajunge la situația absurdă în care ofertanții ar fi informați despre ceea ce, de fapt, ar trebui să furnizeze/presteze abia la momentul executării contractului, deși unul dintre factorii de evaluare pentru care se va acorda punctaj se referă la *„Demonstrarea unei*

metodologii adecvate de prestare a serviciilor, precum și planificarea adecvată a resurselor tehnice și umane în corelare cu specificul și complexitatea activităților desfășurate în cadrul contractului".

În lipsa informațiilor solicitate, mai susține contestatoarea, operatorii economici nu vor putea elabora nici propunerea financiară, iar autoritatea contractantă nu va putea aplica factorii de evaluare aferenți.

Prin raportare la procedura de atribuire aleasă de către autoritatea contractantă, respectiv licitația deschisă, contestatoarea precizează că oferta trebuie să fie *„elaborată în conformitate cu informațiile și cerințele prevăzute în documentele achiziției*", conform art. 75 din Legea nr. 98/2016, de către *„orice operator economic are dreptul de a depune ofertă*", conform art. 71 din același act normativ. Or, în lipsa informațiilor solicitate prin solicitarea de clarificări, în opinia contestatoarei, autoritatea contractantă încearcă să mascheze o procedură de negociere sub forma unei licitații deschise, aspect care trebuie sancționat prin anularea procedurii de atribuire.

Contestatoarea critică în continuare și răspunsul autorității contractante la întrebarea nr. 154, unde s-a solicitat detalierea structurii exacte și indicarea cantității/volumului datelor care trebuie să migreze din SIEGMCR în noul sistem electronic de tarifare rutieră, respectiv la întrebarea nr. 205, unde s-a cerut clarificarea faptului că autoritatea contractantă va pune la dispoziția ofertantului câștigător structura bazelor de date actuale și modelul de date, precum și dacă migrarea implică și migrare de date/ metadate și de documente, deoarece prin documentația de atribuire nu au fost menționate specificațiile tehnice ale datelor necesar a fi migrate în sistemul ofertat.

Față de cele de mai sus, contestatoarea afirmă că răspunsurile autorității contractante la întrebările de mai sus nu sunt concludente deoarece se indică că informațiile privind structura bazelor de date actuale vor fi detaliate în etapa de analiză și proiectare pe parcursul derulării contractului, deși în lipsa acestora nu se poate realiza o ofertă conformă, mai ales că specificațiile tehnice ale datelor necesar a fi transferate sunt elemente relevante și necesare pentru cunoașterea concretă a modului în care acestea vor fi migrate în sistemul de tarifare rutieră ofertat.

Lipsa informațiilor respective afectează, în opinia contestatoarei, și modalitatea de acordare a punctajului aferent factorilor de evaluare, deoarece ofertele nu vor putea fi comparate, dacă nu se cunoaște cum vor fi încărcate datele în noul sistem, iar ofertanții nu vor fi în măsură să *„țină cont de un plan de migrare automată a datelor în noul sistem integrat*".

În același timp, contestatoarea afirmă că lipsa unor informații exacte pe aspectele de mai sus, ar putea conduce la situația în care ofertele ar putea fi declarate conforme tocmai pentru că nicio informație specifică, clară, explicită nu se poate desprinde din documentația de atribuire. Cu titlu de exemplu, contestatoarea menționează că atunci când se dorește transferarea de pe o unitate pe alta a unui folder cu o capacitate de 100 KB, procesul poate dura câteva secunde, în timp ce pentru a transfera un folder de 100 TB poate dura și câteva ore.

În opinia contestatoarei, în mod eronat, autoritatea contractantă nu a furnizat prin răspunsul la clarificări informații privind imagistica video pe motiv că în perioada următoare se va lansa o altă procedură care ar avea drept scop extinderea punctelor de control și dotarea celor existente cu echipamente de ultimă generație, aspect abordat prin răspunsul nr. 174 din Clarificarea nr. 1, deoarece prin actuala documentație de atribuire se impune ca sistemul de taxare ofertat să aibă capacitatea de a procesa imaginile recepționate în vederea identificării numerelor auto, înglobând un sistem de tip ALPR ce va fi livrat de către ofertant, putând fi furnizată o soluție dezvoltată personalizat sau una de tip COTS36.

Cu privire la aspectele de mai sus, societatea contestatoare precizează că prin întrebarea nr. 172, s-a menționat explicit că prevederile caietului de sarcini nu oferă suficiente informații privind gradul minim de recunoaștere automată a numerelor auto și claritatea imaginilor înregistrate, deși informațiile respective ar trebui să fie în sistem. Cu toate acestea, prin răspunsul dat, autoritatea contractantă se limitează la a preciza că extinderea punctelor de control și dotarea acestora cu noi echipamente de ultimă generație va face obiectul unei noi proceduri de atribuire ce va fi lansată ulterior, deși, pe de altă parte, precizează că ,,gradul minim de recunoaștere automată a numerelor auto și claritatea imaginilor înregistrate care vor fi luate în calcul vor fi de minim 95%".

Or, susține contestatoarea, prin răspunsurile de mai sus, autoritatea contractantă nu a oferit nicio informație necesară elaborării propunerii tehnice, deși sistemul ofertat ar trebui să citească la un nivel superior de calitate numerele de înmatriculare ale vehiculelor și să determine categoria vehiculului din imaginile (poze și video) transmise de către un sistem terț, care la acest moment este ,,necunoscut".

În opinia contestatoarei, autoritatea contractantă, în mod greșit, ignoră necesitatea impunerii unui parametru pentru calitatea imaginii deși de aceasta depinde capacitatea de detectare automată, în condiții specifice, cum ar fi în condiții de lumină slabă, pe vreme nefavorabilă sau în ambuteiaje, sau când vehiculele sunt prea aproape unele de altele, a numerelor auto.

Pe de altă parte, societatea contestatoare consideră că procentul de 95% este unul orientativ, din moment ce nu se precizează care vor fi consecințele în cazul în care acest parametru nu ar fi atins și/sau informații detaliate pentru îndeplinirea cerinței; în lipsa acestora, fiind aproape imposibil să se asigure procesarea imaginilor recepționate și să efectueze o nouă identificare a numerelor auto în condițiile de calitate impuse prin răspunsul la clarificări. În opinia contestatoarei, pe acest aspect, ar fi necesară și transmiterea unor mostre video/imagine, pentru a se testa calitatea video actuală.

Totodată, contestatoarea arată că nici detalierea specificațiilor tehnice aferente aplicației mobile pentru urmărirea traseului nu este oferită de către autoritatea contractantă prin Clarificarea nr. 1, deși acest lucru s-a cerut explicit, prin întrebările de la pct. 28, 39 și 163, deoarece aplicație mobilă este o componentă importantă a sistemului respectiv, urmând a fi utilizată

de către conducătorii auto care nu dețin un contract cu un operator SETRE. Or, în lipsa funcționalităților acesteia, respectiv dacă va fi disponibilă pentru dispozitive de tip smartphone Android sau IOS sau dacă va înregistra pozițiile geografice ale vehiculelor pe baza coordonatelor GPS, nu se va putea elabora o propunere tehnică conformă.

În susținere, contestatoarea precizează că prin întrebarea nr. 28 s-au solicitat informații suplimentare privind cerințele funcționale ale componentei *„aplicație mobilă urmărire traseu"*, categoria de utilizatori care pot accesa aplicația, confirmarea posibilității de urmărire în timp real a traseului unui vehicul pe hartă, precum și a posibilității de primire a alertelor de trafic prin intermediul aplicației; prin întrebarea nr. 39, s-a solicitat furnizarea mai multor informații privind funcționalitatea de afișare a datelor spațiale (harta) în vederea estimării efortului necesar pentru a implementa *„aplicația mobilă urmărire traseu"*; prin întrebarea nr. 163 s-a solicitat, din nou, detaliile necesare aferente tuturor funcționalităților aplicației mobile; prin întrebarea nr. 187 s-a solicitat detalierea cât mai clară și lipsită de echivoc a fluxului de business al aplicației și funcțiile pe care aceasta trebuie să le îndeplinească (introducere date, raportare, alertare, etc).

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că la niciuna dintre întrebările anterior menționate, autoritatea contractantă nu a dat un răspuns concludent și nu a furnizat informațiile solicitate, ci s-a limitat la a indica că aceste aspecte vor fi stabilite în etapa de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului. Cu titlu exemplificativ, contestatoarea precizează că autoritatea contractantă nu a oferit prin răspunsul la clarificări detaliile tehnice privind aplicația mobilă, ci a dat definiția aplicației mobile, aspect care în opinia contestatoarei este lipsit de relevanță.

În același sens, contestatoarea menționează că multitudinea solicitărilor de clarificare privind acest aspect demonstrează tocmai faptul că informațiile respective sunt importante pentru elaborarea unei oferte corecte, aspect total ignorat de către autoritatea contractantă.

De altfel, afirmă contestatoarea, nici funcționalitățile efective ale aplicației nu au fost prezentate prin răspunsul la clarificarea nr. 1, în lipsa acestora potențialii neputând cunoaște informații esențiale configurării aplicației în cauză, cum ar fi datele necesar a fi afișate utilizatorului, dacă vor fi afișate informații despre călătoriile anterioare, perioada de timp pentru care va fi disponibil istoricul călătoriilor anterioare, a taxelor plătite pentru distanțele parcurse sau a rovinietelor plătite anterior, dacă vor fi disponibile notificări prin această aplicație, dacă perioada de valabilitate a rovinietei sau a taxei plătite pentru distanța parcursă este sau nu expirată, dacă utilizatorul rutier poate solicita plata rovinietei/taxei pentru distanța parcursă prin această aplicație.

Un alt aspect criticat de către contestatoare se referă la lipsa informațiile privind serviciul web sau a aplicației mobile, spre exemplificare, nu este statuat numărul utilizatorilor activi care le pot utiliza în paralel. În acest context, fiecare ofertant este nevoit să se raporteze exclusiv la propriile ipoteze, bazate pe cea mai bună presupunere a nevoilor reale ale

autorității contractante, existând posibilitatea ca niciuna dintre ipoteze să nu corespundă nevoilor autorității contractante, ba chiar să contravină detaliilor care vor fi furnizate de către autoritatea contractantă în perioada de implementare a contractului, respectiv în timpul proiectării sistemului.

Tot incomplete sunt și informațiile privind cerințele de integrare a sistemului electronic de tarifare rutieră cu alte sisteme externe, afirmă contestatoarea, iar în lipsa acestora operatorii economici nu vor putea elabora o ofertă conformă.

În acest sens, contestatoarea precizează că, prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat ca noul sistem de tarifare rutieră să permită schimbul de date unidirecțional sau bidirecțional cu alte sisteme externe, cum ar fi Registrul Auto Român, D.R.D.P.C.I.V., Sistemul Național Integrat de Evidența a Populației, Oficiul Național al Registrului Comerțului și Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare în Informativă, cu indicarea simplistă că este necesar de a schimba datele prin interfețe de acces programatic, de tip API/WebServices (transfer de date/mesaje via XML, JSON, SOAP, standarde de tip openAPI), fără a se detalia specificațiile tehnice necesare pentru realizarea acestora.

Având în vedere cele de mai sus, precizează contestatoarea, prin solicitarea de clarificare nr. 1, întrebarea nr. 8, s-au solicitat informații suplimentare privind integrarea cu sistemul ERP al autorității contractante, prin furnizarea specificației tehnice de interfațare cu acest sistem, în timp ce prin întrebarea nr. 10, s-au cerut informații suplimentare privind integrarea cu celelalte sisteme informatice externe.

Cu toate acestea, prin răspunsurile oferite, autoritatea contractantă nu a furnizat nici de această dată informațiile solicitate și necesare pentru elaborarea unei oferte corecte și complete, aceasta din urmă limitându-se la a menționa că *„se vor stabili de comun acord între părți în faza de analiză și proiectare pe parcursul derulării contractului"*.

Față de cele de mai sus, contestatoarea concluzionează că în lipsa informațiilor respective, operatorii economici nu numai că nu vor putea elabora o ofertă conformă, însă nici costurile semnificative privind proiectarea noului sistem nu vor putea fi estimate/bugetate în cadrul propunerii financiare, tocmai pentru că modalitatea de realizare a soluției tehnice este incertă.

În același sens, contestatoarea arată că autoritatea contractantă nu a definit nici furnizorii de servicii de taxare, nefiind specificat nici măcar numărul furnizorilor naționali de servicii de taxare sau operatori internaționali SETRE, care vor fi integrați și certificați în cadrul noului sistem de tarifare rutieră, deși o astfel de informație este relevantă deoarece pentru fiecare dintre aceste integrări este necesară testarea și certificarea sistemului fiecărui furnizor de servicii de taxare, precum și integrarea datelor acestora cu noul sistem de tarifare rutieră, demers pentru care este necesară o echipă a prestatorului pentru fiecare furnizor de servicii de taxare. De asemenea, fiecare furnizor de servicii de taxare este obligat să se integreze TSP/SETRE, iar ofertantul trebuie să garanteze integrarea acestora, inclusiv ca parte a obligației privind mentenanța asumată conform

prevederilor explicite ale documentației de atribuire. Or, dacă nu se solicită în mod explicit bugetarea integrării TSP/SETRE, există riscul ca fiecare ofertant să vină cu propriul calcul, care însă nu ar corespunde realității, putând să fie ori subapreciat, ori supraevaluat.

De asemenea, contestatoarea precizează că noul sistem de tarifare rutieră va primi și transmite informații către mai multe organizații și instituții ale statului, iar integrarea cu fiecare din aceste entități va fi diferită, în funcție de structura și conținutul datelor existente în respectivele sisteme (în mod evident, diferite unele de altele), de standardele diferite de interfațare, de serviciul online/offline necesara fi disponibil, de informațiile de tipul push (dacă este necesară o informație specifică) sau pull (dacă sunt furnizate informații care nu sunt direct solicitate). Asemenea parametri reprezintă eforturi diferite asupra proiectării noului sistem pentru a respecta cerințele de integrare și cantitatea de date care trebuie transmisă, dar în lipsa informațiilor furnizate de către autoritatea contractantă, eforturile necesare nu vor putea fi estimate.

În continuare, contestatoarea susține că nu este cunoscută nici modalitatea prin care vor fi notificate utilizatorilor finali situațiile cu impact ocolitor față de traseul planificat, în măsura în care prin documentația de atribuire se indică numai portalul pentru utilizatorii externi (internet) care asigură anumite funcționalități, printre care și notificările privind rutele ocolitoare; nicio altă informație privind acest aspect nu este redată în cadrul documentației de atribuire.

Prin raportare la cele de mai sus, contestatoare precizează că prin solicitarea de clarificare 1 - nr. 33 s-au solicitat clarificări privind asigurarea funcționalității de notificare a rutelor ocolitoare explicit solicitată prin specificațiile caietului de sarcini, răspunsul autorității contractante fiind că aceste detalii *„vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului"*. Or, susține contestatoarea, este esențial ca ofertantul să cunoască modul în care autoritatea contractantă intenționează să implementeze notificările de ocolire, deoarece informațiile care trebuie luate în considerare în aplicație reprezintă funcționalitatea de bază pentru complexitatea sistemului de ticketing. De asemenea, în lipsa unor informații precise, este neclar dacă o astfel de notificare cheie a sistemului pentru utilizatorii săi finali (conducătorii auto) nu este specificată în avans sau care componente ale sistemului vor fi influențate de această solicitare, dacă informațiile furnizate vor fi statice sau dinamice.

În continuare, contestatoarea reiterează că prin răspunsul dat, autoritatea contractantă nu a transmis detaliile tehnice ale modului de contravenții din perspectiva funcționalității de grupare a acestora pe agenți constatatori, ofertanții aflându-se, în imposibilitatea de a oferta această componentă, în mod conform, deși cerințele documentației de atribuire impun ca una dintre funcționalitățile modului de contravenții să fie aceea de grupare a pachetelor de contravenții pe agenți constatatori.

Cu titlu de exemplu, contestatoarea menționează că prin întrebarea nr. 34 s-au solicitat detaliile tehnice ale funcționalității modului contravenții, mai exact fluxul de lucru privind contravențiile și dacă în noul

sistem trebuie implementate mecanisme de alocare a dosarelor pe agenți constatatori, tocmai pentru a se putea estima modalitatea de implementare a componentelor sistemului, însă prin răspunsul transmis autoritatea contractantă a menționat că aspectele privind gruparea pachetelor de contravenții se va stabili pe parcursul derulării contractului.

Or, în situația în care nu este definit nici măcar tipul contravențiilor posibil a fi grupate sau modalitatea în care vor fi grupate pe agenții constatatori, nu se va putea elabora în mod concret propunerea tehnică, mai ales că sistemele electronice de taxare conțin două componente, respectiv sistemul de percepere a taxelor de trecere (colectare) și sistemul de aplicare a contravențiilor, care trebuie să fie corelate, astfel încât să se poată facil verifica dacă taxele sunt plătite/percepute, în mod corect, precum și pentru a se identifica persoanele care au încălcat regulile de plată a taxelor/tarifelor.

Un alt aspect criticat de către contestatoare se referă la faptul că detaliile tehnice ale actualului sistem (SIEGMCR) nu sunt specificate, în mod clar, precis și explicit, în documentația de atribuire, deși funcționalitățile acestuia se presupune că vor fi implementate în noul sistem.

Având în vedere cele de mai sus, contestatoarea că în solicitarea de clarificare nr. 1, la întrebarea nr. 35 s-a solicitat explicit precizarea funcționalităților sistemului existent, care vor fi implementate, în noul sistem, iar la întrebarea nr. 152 s-a solicitat să se menționeze dacă sistemul existent va fi sau nu înlocuit cu sistemul nou. La întrebările respective, autoritatea contractantă a răspuns că toate funcționalitățile sistemului existent vor fi preluate în sistemul nou, care va înlocui SIEGMCR, motiv pentru care, susține contestatoarea, pentru elaborarea unei oferte conforme, este necesară cunoașterea informațiilor detaliate, complete și corecte privind sistemul actual care nu se regăsesc în răspunsul dat de către autoritatea contractantă.

În lipsa informațiilor respective, afirmă contestatoarea, operatorii economici nu vor putea elabora o ofertă conformă, mai ales că autoritatea contractantă nu a stabilit repere clare ale funcționalității sistemului necesar a fi ofertat prin raportare la indicatori cheie de performanță (KPI) sau prin raportare la un acord privind nivelul serviciilor (SLA) pentru partea sistemului de tarifare în care se incorporează SIEGMCR; în opinia contestatoarei, omisiunea autorității contractante de a proceda astfel va conduce la diferite modele de sistem pentru furnizarea rovinietei, însă cu o calitate diferită de performanță, în condițiile în care, într-o licitație deschisă, ofertantul nu poate „ghici" funcționalitățile sistemului și nivelul de performanță necesar a fi atins, fiind necesar ca toate acestea aspecte să fie clar explicate de către autoritatea contractantă.

Tot cu privire la modul nelegal în care a răspuns autoritatea contractantă, contestatoarea susține că algoritmul de calcul al tarifului pentru segmentele invalide nu este specificat, deși autoritatea contractantă pretinde că îl va detalia în implementare.

Față de acest aspect, contestatoarea precizează că din perspectiva algoritmului de calcul al tarifului aferente segmentelor invalide, mai exact situația în care, pe un traseu declarat, conducătorul auto oprește localizarea din aplicația mobilă sau, din anumite motive tehnice, anumite sectoare nu sunt înregistrate, lipsa informațiilor din răspunsul la solicitarea de clarificare, denotă lipsa de seriozitate și asumare din partea autorității contractante în legătură cu actuala procedură de atribuire.

Referitor la cerința de mai sus, contestatoarea susține că aceasta nu se găsește în documentația de atribuire, ci numai la nivelul Clarificării nr. 1, cu toate că, prin cererea de clarificare, întrebarea nr. 189, s-a solicitat furnizarea algoritmului de calcul aferent tarifului aplicabil într-o asemenea situație și, desigur, utilitatea lui, întrucât, din punct de vedere tehnic, asemenea situații pot interveni. La întrebarea respectivă, autoritatea contractantă a răspuns că va impune și această funcționalitate, însă condițiile și algoritmul aferente se vor dezvolta ulterior semnării contractului.

În opinia contestatoarei, răspunsul autorității contractante din cadrul Clarificării nr. 1 este netemeinic, dat fiind că nu pot fi impuse cerințe tehnice după momentul atribuirii unui contract, asemenea cerințe trebuie să se regăsească la nivelul documentației de atribuire publicate, și trebuie să fie clare și lipsite de echivoc, apte să asigure o evaluare corespunzătoare a oricărei oferte în raport de scopul și conținutul lor.

Contestatoarea mai precizează că asigurarea acestei funcționalități este un demers extrem de costisitor pentru orice operator economic, deoarece este o componentă semnificativă a sistemului, ale cărei caracteristici esențiale trebuie descrise.

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că în procedura de atribuire în cauză, autoritatea contractantă a omis publicare informații și date esențiale, în lipsa cărora nu este posibilă nici elaborarea unei propuneri tehnice corespunzătoare, nici dimensionarea unei propuneri financiare asumate și predictibile, nici evaluarea corectă și transparentă a ofertelor, situația actuală făcând imposibilă o analiză transparentă, pe care o procedură de asemenea complexitatea ar presupune-o dincolo de orice dubiu.

În opinia contestatoarei, prin răspunsul dat, autoritatea contractantă denaturează însăși natura procedurii de atribuire deoarece în nicio procedură de licitație deschisă ofertanții nu pot negocia ulterior depunerii ofertei și nu pot defini soluțiile tehnice necesar a fi implementate pe parcurs și nu pot asuma, în prețul ofertat, oricât și orice li s-ar impune ulterior.

De asemenea, contestatoarea reiterează că răspunsurile autorității contractante sunt incomplete, incorecte și incapabile să asigure un nivel minim necesar de informare a operatorilor interesați. În opinia sa, grav este faptul că o parte dintre informațiile omise de la publicare se află în posesia operatorului economic care a implementat sistemul existent, iar din punct de vedere tehnic și financiar, orice alt operator economic va depinde, efectiv, de bună-voința și interesul acestuia în furnizarea datelor cheie, în lipsa cărora este imposibilă configurarea unui sistem funcțional.

În continuare, contestatoarea afirmă că autoritatea contractantă a încălcat flagrant și principii precum transparența, egalitatea de tratament, legalitatea și, nu în ultimul rând, eficienta utilizare a fondurilor publice, deoarece autoritatea contractantă pretinde că dorește achiziționarea unui sistem pe care nu-l poate defini, la nivel de cerințe/așteptări, condiții impuse, aspect care în opinia sa ar trebui să conducă la anularea procedurii de atribuire.

Prin corespondența înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 17256/21.03.2024, KAPSCH TRAFFICCOM AG a transmis la dosarul cauzei, în original, recipisa de consemnare nr. 210066023/2 din 21.03.2024, în valoare de 220.000 lei, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 17432/21.03.2024, KAPSCH TRAFFICCOM AG a depus dovada înaintării contestației către autoritatea contractantă.

Prin adresa nr. 30931/25.03.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 18286/26.03.2024, autoritatea contractantă a înaintat documentele necesare soluționării contestației.

Conform solicitării din cadrul contestației, prin adresa nr. 19464/875/C6/29.03.2024, Consiliul a transmis contestatoarei invitația de a studia dosarul constituit la C.N.S.C. Delegatul contestatoarei s-a prezentat în data de 01.04.2024 la sediul instituției și, în urma studierii dosarului cauzei, a obținut și fotocopiile dorite, astfel cum rezultă din documentele aferente dosarului cauzei.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 20518/03.04.2024, contestatoarea a înaintat note scrise, prin care reiterează că prin modul în care a răspuns la solicitarea de clarificare nr. 1 autoritatea contractantă restricționează accesul operatorilor economici la procedura de atribuire și încalcă principiile transparenței și tratamentului egal.

De asemenea, susține că răspunsurile furnizate de către autoritatea contractantă sunt incomplete neasigurând un nivel minim necesar de informare a operatorilor economici interesați. În acest sens, afirmă că prin răspunsurile oferite în cadrul clarificării nr. 1 autoritatea contractantă restricționează accesul operatorilor economici interesați, încălcând principiul tratamentului egal, determinând și denaturând concurența.

Totodată, susține că la momentul implementării derulării contractului, prestatorul este ținut de aspectele ofertate, neputând deroga de la acestea, tocmai pentru că oferta este parte a contractului ce va fi semnat. Cu alte cuvinte, nu pot interveni modificări/completări ale serviciilor ofertate și/sau a prețului ofertat, sens în care este obligatorie cunoașterea detaliilor tehnice, numai astfel putându-se asigura o concurență loială.

Contestatoarea mai afirmă că omisiunea clarificării acestor aspecte și lipsa de transparență conduc la imposibilitatea aplicării factorilor de evaluare stabiliți. Spre exemplificare, contestatoarea susține că unul dintre factorii de evaluare vizează detalierea *„tuturor sub-activităților specifice prevăzute în caietul de sarcini în succesiunea logică a acestora, în corelare cu riscurile și ipotezele identificate, precum și cu rezultatele așteptate"*; prin

urmare, anterior depunerii ofertelor, toți operatorii economici interesați trebuie să fie informați privind detaliile tehnice ale componentelor necesar a fi implementate, pentru a prezenta o abordare proprie privind modul de implementare a contractului prin redarea unei metodologii reale de prestare a serviciilor; or, omisiunea autorității contractante de a furniza aceste informații denotă un caracter subiectiv al modalității de aplicare a factorului de evaluare.

Societatea contestatoare reiterează că o parte dintre informațiile omise de la publicare se află deja în posesia operatorului economic care a implementat sistemul existent (necesar a fi integrat în noul sistem). Astfel, precizează contestatoarea, migrarea datelor din vechiul sistem de tarifare în cadrul noului sistem de tarifare este unul dintre obiectivele specifice ale contractului, motiv pentru care numeroase solicitări de clarificare au făcut referire la aceste aspect, datele actualului sistem fiind extrem de importante în acest context și solicitându-se a fi puse la dispoziția tuturor operatorilor economici interesați.

Cu toate acestea, susține contestatoarea, autoritatea contractantă nu a pus la dispoziția operatorilor economici interesați informațiile relevante privind datele necesar a fi migrate și/sau funcționalitățile specifice, detaliate ale sistemului actual, informații care sunt indispensabile la elaborarea ofertei. În acest sens, contestatoarea precizează că a fost solicitată prezentarea în cadrul propunerii tehnice a modalității în care datele vor fi migrate din aplicațiile existente la Beneficiar, precum și preluarea de către sistemul ofertat a funcționalităților sistemului existent, ceea ce va conduce la costuri care trebuie corect determinate. Or, în contextul în care doar operatorul economic care a realizat sistemul existent deține dreptul de proprietate intelectuală asupra unor componente ale acestuia și cunoaște detaliile tehnice ale datelor necesar a fi transferate și specificațiile complete ale vechiului sistem de tarifare, doar acesta are posibilitatea de a configura corect o soluție tehnică și de a elabora propunerea financiară în concordanță cu activitatea respectivă.

Din acest punct de vedere, arată contestatoarea, autoritatea contractantă nu asigură posibilitatea tehnică de intervenire asupra softurilor și sistemelor protejate de drepturi de proprietate intelectuală, făcând practic imposibilă dezvoltarea a ceva ce nu-i „aparține". Cu toate acestea, afirmă contestatoarea, este obligația autorității contractante de a asigura documentația de atribuire și de a pune la dispoziția operatorilor economici informațiile necesare, prevederile legale opunându-se unei conduite favorizante și unor cerințe imposibil de realizat, deoarece șansele operatorilor economici interesați trebuie să fie egale.

Față de cele de mai sus, contestatoarea susține că autoritatea contractantă a încălcat principiile tratamentului egal și nediscriminării deoarece, prin răspunsurile la clarificări, nu a adoptat măsurile necesare pentru a aplica aceleași reguli/cerințe tuturor ofertanților. În acest sens, arată că prin clarificarea nr. 1, autoritatea contractantă precizează că multiple aspecte tehnice, care vizează însăși funcționalitatea sistemului per ansamblu, urmează a fi furnizate ulterior atribuirii, iar soluția va trebui

adaptată în funcție de acestea. În opinia sa, procedând astfel, autoritatea contractantă modifică specificul procedurii de atribuire, de licitație deschisă, transformând-o într-un veritabil dialog competitiv, singura procedură care ar putea, eventual, justifica negocierea între părți.

Or. încercarea de a masca o procedură de negociere sub forma unei licitații deschise se impune, afirmă contestatoarea, a fi sancționată prin anularea procedurii de atribuire, singurul remediu posibil a asigura legalitatea atribuirii contractului.

De altfel, prin răspunsurile date, autoritatea contractantă demonstrează că nu poate defini corect specificațiile tehnice, aspect care denotă vicierea procedurii, aspect care ar trebui să conducă la anularea acesteia, mai ales că, în lipsa informațiilor respective nu se va putea depune o ofertă conformă.

Contestatoarea revine cu mențiune potrivit căreia în lipsa informațiilor respective, modalitatea de migrare a datelor existente în noul sistem de tarifare este imposibil de cuantificat, atât din punct de vedere tehnic, cât și financiar, cu toate că informațiile relevante au fost solicitate, în mod explicit de către operatorii economici. Deși necesare pentru derularea contractului și, implicit, pentru depunerea unei oferte conforme, corecte și sustenabile, autoritatea contractantă nu a pus la dispoziția operatorilor economici interesați specificațiile tehnice ale datelor necesar a fi migrate în noul sistem de tarifare, nici măcar prin răspunsurile la clarificări, sub pretextul că acestea urmează a fi furnizate ofertantului desemnat câștigător.

În concluzie, susține contestatoarea, răspunsurile autorității contractante nu sunt legale, în condițiile în care migrarea datelor din sistemul existent în sistemul de tarifare ce va fi ofertat reprezintă un obiectiv principal al contractului ce urmează a fi atribuit; oferta nu poate fi ulterior modificată prin inserarea unor aspecte pe care ofertantul nu le-a cunoscut la momentul depunerii urmare a conduitei proprii a autorității contractante; cantitatea, calitatea, structura datelor, modul concret în care acestea ar putea fi transferate, precum și perioada pentru care este necesară stocarea lor sunt elemente definitorii pentru elaborarea unei soluții tehnice corecte și a unei propuneri financiare sustenabile.

Totodată, contestatoarea reiterează criticile sale și față de lipsa din răspunsurile la clarificări a informațiilor privind imagistica video pentru depunerea unei oferte complete, cu toate că pentru a se testa calitatea video actuală este necesară transmiterea unor mostre video/imagine.

În opinia contestatoarei, omisiunea prezentării informațiilor privind imagistica video a fost, în mod greșit, justificată de către autoritatea contractantă prin raportare la lansarea, în perioada următoare, a unei noi proceduri care ar avea drept scop extinderea punctelor de control și dotarea celor existente cu echipamente de ultimă generație. Or, impunerea unui parametru pentru calitatea imaginii depinde de capacitatea de detectare a acestora în condiții specifice (precum condiții de lumină slabă, pe vreme nefavorabilă sau în ambuteiaje, când vehiculele sunt prea aproape unele de altele); prin urmare, deși ar fi favorabil ca recunoașterea automată a numerelor auto și claritatea imaginilor înregistrate să fie de minim 95%,

aceste specificații trebuie particularizate și în raport de anumite repere obiective, care nu pot fi controlate/asumate de către ofertant.

Un alte aspect criticat de către contestatoare, se referă la lipsa specificațiilor tehnice aferente aplicației mobile pentru urmărirea traseului, deși oferta trebuie să cuprindă și o aplicație mobilă care va fi utilizată de către conducătorii auto care nu dețin un contract cu un operator SETRE. Or, dacă aplicația mobilă nu are stabilită nicio specificație tehnică se pune întrebarea cum se va realiza disponibilitatea acesteia în cele două sisteme și funcționalitatea de a reda pozițiile geografice ale vehiculelor pe baza coordonatelor GPS. În opinia contestatoarei, redarea de către autoritatea contractantă a definiției aplicației mobile din cadrul prevederilor legale aplicabile nu poate echivala cu indicarea funcționalităților efective ale aplicației solicitate. În același sens, arată contestatoarea, funcționalitatea în cauză nu va putea fi prevăzută în propunerea financiară.

La fel de neclare afirmă contestatoarea, sunt și cerințele de integrare a sistemului electronic de tarifare rutieră cu alte sisteme externe, în măsura în care, deși a fost solicitat ca noul sistem de tarifare rutieră să permită schimbul de date unidirecțional sau bidirecțional cu alte sisteme externe, modalitatea concretă prin care sistemul de tarifare rutieră va fi integrat cu alte sisteme externe și detaliile tehnice ale acestei componente (punctele de integrare și categoriile de informații schimbate cu sistemele externe) nu au fost indicate nici prin cerințele documentației de atribuire, nici prin răspunsurile la clarificări, deși reprezintă o cerință funcțională esențială a descrierii tehnice a proiectului.

Or, în lipsa informațiilor privind interfațarea produsului cu celelalte sisteme externe, sistemul furnizat nu ar fi complet, tocmai pentru că nu ar putea oferi și primi informații relevante către/de la alte entități, aspecte care au fost de altfel semnalate prin clarificările adresate de către operatorii economici interesați. În opinia sa, omisiunea furnizării informațiilor privind modul concret de interfațare a sistemului cu celelalte entitățile terțe denotă lipsa de transparență cu care autoritatea contractantă a înțeles să deruleze această procedură de atribuire, precum și imposibilitatea practică de a oferta un serviciu conform care să asigure realizarea nevoilor autorității contractante.

În continuare, societatea contestatoare precizează că nu este cunoscută nici modalitatea prin care vor fi notificate utilizatorilor finali situațiile cu impact ocolitor față de traseul planificat, deși se solicită monitorizarea situațiilor cu impact ocolitor față de traseul planificat, respectiv accidentele rutiere, închiderile de drumuri și alte situații similare, documentația de atribuire indicând doar portalul pentru utilizatorii externi (internet) prin care se asigură notificările privind rutele ocolitoare.

Față de acest aspect, contestatoarea susține că este esențial ca ofertanții să cunoască modul în care autoritatea contractantă intenționează să implementeze notificările de ocolire, deoarece informațiile care trebuie luate în considerare în aplicație reprezintă o funcționalitatea de bază care trebuie să se regăsească în sistemul de ticketing, care este unul complex. În lipsa acestora, fiecare ofertant va fi nevoit să se raporteze exclusiv la

propriile ipoteze, existând posibilitatea ca niciuna dintre acestea să fie conformă.

Un alt aspect criticat de către contestatoare se referă la faptul că prin răspunsurile la clarificări, nu au fost redate nici detaliile tehnice ale modului de contravenții din perspectiva funcționalității de grupare a acestora pe agenți constatatori.

Față de acest aspect, societatea contestatoare precizează că prin documentația de atribuire s-a impus ca dintre funcționalitățile modului de contravenții să fie aceea de grupare a pachetelor de contravenții pe agenți constatatori, însă nicio descriere/detaliere/specificație tehnică a acestei funcționalități nu a fost oferită, deși solicitări de clarificare au fost adresate în acest sens de către operatorii economici interesați.

În opinia contestatoarei, acest date sunt foarte importante deoarece informațiile disponibile la acest moment vizează exclusiv modalitatea în care se emit procesele-verbale de contravenție, care poate descrie cel mult modalitatea de întocmire a documentelor de contravenții specifice, care reprezintă o altă funcționalitate a modului contravenții, fără a oferi însă niciun detaliu tehnic privind modalitatea de realizare a sistemului de tarifare rutieră care va trebui, însă, să grupeze pachete de contravenții pe agenți constatatori.

Or, afirmă contestatoarea, în condițiile în care autoritatea contractantă a descris, în mod generalist, în documentația de atribuire sistemul existent, cu atât mai mult anumite funcționalități care urmează să fie preluate, trebuie cunoscute în mod concret, fiind relevante pentru realizarea noului sistem. În acest sens, contestatoarea afirmă că potențialii ofertanți nu pot „ghici" funcționalitățile sistemului, precum și nivelul de performanță necesar a fi atins, fiind necesar ca acestea să fie descrise de către autoritatea contractantă.

Un alt aspect criticat de către contestatoare se referă la faptul că algoritmul de calcul al tarifului pentru segmentele invalide nu este specificat, deși autoritatea contractantă pretinde că îl va detalia în implementare, cu toate că în caietul de sarcini nu se regăsește nicio cerință explicită în acest sens. Tocmai pentru că nu a existat nicio mențiune la nivelul documentației de atribuire privind algoritmul de calcul al tarifului aferent segmentelor invalide (identificate în situația în care, pe un traseu declarat, conducătorul auto oprește localizarea din aplicația mobilă sau, din anumite motive tehnice, anumite sectoare nu sunt înregistrate), prin solicitarea de clarificări, s-a cerut furnizarea acestui algoritm de calcul aferent tarifului aplicabil. În lipsa unui răspuns pe acest aspect, nu este clar cum se va aplica algoritmul aferent.

Față de cele de mai sus, contestatoarea reiterează că în cazul de față este vorba despre realizarea unui sistem complex, care poate ridica semnificative probleme tehnice de implementare și costuri, motiv pentru care transmiterea informațiilor solicitate este foarte importantă.

În același sens, contestatoarea afirmă că din conținutul documentației de atribuire lipsesc și specificații clare, complete și precise ale modului de realizare a sistemului de tarifare rutieră lipsesc, iar autoritatea contractantă

nu a transmis informațiile respective nici prin răspunsurile la clarificări, deși necesitatea acestora este confirmată dincolo de orice dubiu chiar de către autoritatea contractantă, deoarece menționează că informațiile respective se vor pune la dispoziția ofertantului desemnat câștigător.

Contestatoarea precizează că informațiile în cauză, având în vedere caracterul complex al sistemului informativ integrat, cât și compatibilitatea completă între componentele hardware, software și a aplicațiilor dezvoltate, sunt vitale în elaborarea ofertei.

Din acest punct de vedere, contestatoarea concluzionează că prin clarificarea nr. 1 autoritatea contractantă nu și-a respectat obligația de a răspunde clar, complet și precis tuturor întrebărilor de clarificări adresate, sub pretextul că o serie de informații vor fi furnizate doar ofertantului câștigător, ignorând, însă, că pentru a se dobândi o astfel de calitate este necesară depunerea unei oferte conforme bazată pe o documentație de atribuire care are toate detaliile tehnice necesare.

Prin adresa nr. 37896/11.04.2024, înregistrată la CNSC sub nr. 22512/11.04.2024, COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA a înaintat un punct de vedere cu privire la contestația depusă de KAPSCH TRAFFICCOM AG, solicitând respingerea acesteia.

Referitor la criticile formulate de către contestatoare cu privire la răspunsul la întrebarea nr. 10 - răspunsul nr. 216, autoritatea contractantă susține că la o primă vedere, se constată o scoatere din context și o interpretare eronată a contestatoarei cu privire la două răspunsuri la solicitările de clarificări, care vizează 2 cerințe total diferite din caietul de sarcini.

Astfel, întrebarea nr. 10 și răspunsul la aceasta se referă strict la interconectarea viitorului sistem de taxare rutieră cu entități precum: Registrul Auto Român; D.R.P.C.I.V.; Sistemul Național Integrat de Evidența a Populației; Oficiul Național Registrul Comerțului; Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare în Informatică.

În schimb, întrebarea nr. 216 și răspunsul la aceasta se referă la migrarea datelor istorice din aplicațiile sistemului existent utilizat de Beneficiar într-un sistem informatic nou ce va fi utilizat tot de către Beneficiar.

Prin urmare, susține autoritatea contractantă, nu există o interdependență între cele doua răspunsuri la clarificări, iar cerința din caietul de sarcini referitoare la interconectarea viitorului sistem de taxare rutieră cu instituții ale statului român este o obligație prevăzută de Ordonanța Guvernului nr. 8/2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere. Spre exemplu, în scopurile mai sus prevăzute, accesul în RNEPCVI se va efectua, prin intermediul aplicației informatice a Sistemului european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), prin căutări automate, utilizând un număr de înmatriculare complet. Condițiile tehnice de acces, la nivel rețea de comunicație, către RNEPCVI vor fi furnizate de către Direcția Generală

pentru Comunicații și Tehnologia Informației, din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, însă aceste detalii nu au fost încă stabilite, precizează autoritatea contractantă.

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că toate aceste specificații tehnice de interoperabilitate nu se regăsesc în actualul sistem de taxare rutieră utilizat de COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, urmând a fi integrate în viitorul sistem de taxare rutieră care va cuprinde informații detaliate privind mecanismele de integrare, punctele de integrare și categoriile de informații care vor fi schimbate cu sistemele informatice ale acestor instituții: Registrul Auto Român, D.R.P.C.I.V., Sistemul Național Integrat de Evidență a Populării, Oficiul Național Registrul Comerțului, Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare în Informatică, detalii care nu au fost încă stabilite prin Protocol între acestea și autoritatea contractantă.

Autoritatea contractantă precizează că în momentul de față, cu referire la SIEGMCR, care urmează a fi înlocuit prin noul Sistem de Tarifare Rutieră, pentru corecția nr. de înmatriculare, modificarea nr. de identificare, a țării de înmatriculare, pentru activarea unei roviniete etc, aceasta obține de la: A. Direcția generală permise de conducere și înmatriculări din cadrul MAI, prin servicii web pe baza nr. de înmatriculare informații privind vehiculul:

Informație	Valoare
Serie șasiu	
Serie talon	
Data emitere talon	
Număr de axe	Ex. 2
Categorie Vehicul	Ex. Autoturism
Subcategorie Vehicul	Ex. AB BERLINA CU HAYON
Categorie Uniunea Europeană	Ex. M1
Număr Omologare	
MTMA	Ex. 1896
Capacitate Vehicul	Ex. 1598
Număr Locuri pe Scaune	Ex/ 5
Stare Vehicul	Ex. înmatriculată
Documente Descriere Stare	Ex. valabil
Dată Document Stare	

B. Registrul Auto Român din cadrul MTI, pe baza nr. de identificare informații privind vehiculul:

Id vehicul	
Data actualizare	
Marca	
Culoare	Ex. Albastru
Categorie Vehicul	Ex. Autoturism
Subcategorie Vehicul	Ex. AB BERLINA CU HAYON
Nr. Axe	Ex. 2
MTMA	Ex. 1896

Total locuri	Ex. 5
Serie Șasiu	
Serie CIV	-
Nr. Omologare	
Categorie RNTR2	M1
Categorie RAR (pentru rovinietă)	A

Totodată, COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA menționează că în momentul de față datele obținute în baza nr. de înmatriculare de la Direcția generală permise de conducere și înmatriculări din cadrul MAI sunt utilizate atât în SIEGMCR - care urmează a fi înlocuit pentru stabilirea nr. de identificare, a categoriei vehiculului și pentru clasificarea rovinietei și a peajului, cât și în aplicația utilizată pentru constatarea contravențiilor, care urmează a fi înlocuită odată cu SIEGMCR, pentru identificarea contravenientului (nume, prenume/ denumire, CNP/CUI, domiciliu/sediu).

În aceste condiții, întrucât informațiile detaliate solicitate privind mecanismele de integrare, punctele de integrare și categoriile de informații care vor fi schimbate cu sistemele informatice ale acestor instituții nu au fost încă stabilite prin protocol între acestea și autoritatea contractantă, specificațiile tehnice de integrare și datele transferate în cadrul viitorului Sistem de Tarifare Rutieră se pot stabili numai în etapa de analiză a noii aplicații informatice, în implementarea contractului.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă afirmă că mecanismele de integrare sunt enunțate foarte clar în caietul de sarcini la pct. 4.5.8 Integrarea cu alte sisteme externe, astfel: *„Sistemul va permite schimbul de date unidirecțional sau bidirecțional pe protocoale standardizate cu respectarea cerințelor de securitate prin interfețe de acces programatic, de tip API / WebServices (transfer de date / mesaje via XML, JSON, SOAP, standarde de tip openAPI). Cadrul Național de Interoperabilitate (CNI) cuprinde mai multe niveluri de interoperabilitate: juridic, organizațional, semantic, tehnic. Proiectul va trebui adaptat din punct de vedere semantic și tehnic cu CNI/EIF".*

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că ,,pentru a preîntâmpina un blocaj, precum și prelungirea nejustificată cu o durată și mai mare de timp a momentului depunerii ofertelor decât cea scursă până în prezent, întrucât schimbarea sistemului de tarifare rutieră în România reprezintă un jalon din PNRR, iar măsura de introducere a unui sistem de tarifare rutieră electronică este reglementată de Legea nr. 226/2023 cu termen de implementare la 01.01.2026, autoritatea contractantă, doar în măsura în care CNSC apreciază ca fiind oportun și strict necesar, este dispusă să adopte următoarea măsură de remediere - măsura de remediere nr. 1 prin care se completează Răspunsul 10 din Clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: *„În conformitate cu prevederile OG nr. 8/2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere, în cazul constatării neplății tarifelor rutiere, prevăzută la*

pct. 5 din 1.2 Cadrul legal din caietul de sarcini, Direcția generală permise de conducere și înmatriculări din cadrul MAI, va acorda acces autorității contractante prin proceduri de interogare automată, la date din Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate - RNEPCVI (în cazul vehiculelor înmatriculate în România) sau la date obținute automat de către DRPCIV de la punctele naționale de contact din celelalte state membre ale Uniunii Europene, cu privire la vehiculele înmatriculate și deținătorii acestora. În scopurile mai sus prevăzute, accesul în RNEPCVI se va efectua prin intermediul aplicației informatice a Sistemului european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), prin căutări automate, utilizând un număr de înmatriculare complet. Condițiile tehnice de acces, la nivel rețea de comunicație, către RNEPCVI vor fi furnizate de către Direcția Generală pentru Comunicații și Tehnologia Informației, din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. «Structura și setul de date privind vehiculele și deținătorii acestora, necesare căutărilor automate, precum și elementele de date furnizate ca rezultat al căutărilor automate.

A. Elemente de date necesare pentru efectuarea căutării automate

Rubrica	*O/F(1)*	*Comentarii*
Date privind vehiculul	*O*	
Statul membru de înmatriculare	*O*	
Numărul de înmatriculare	*O*	*[A(2)]*
Date referitor la neplata unui tarif rutier	*O*	
Statul membru pe teritoriul căruia a survenit neplata unui tarif rutier	*O*	
Data de referință a evenimentului	*O*	
Ora de referință a evenimentului	*O*	

B. Elemente de date furnizate ca rezultat al căutării automate

B. 1. Date privind vehiculele

Rubrica	*O/F (1)*	*Comentarii*
Număr de înmatriculare	*O*	
Număr șasiu/Numărul de identificare al vehiculului (VIN)	*O*	
Statul membru de înmatriculare	*O*	
Marca	*O*	*[D.1(2)]*
Modelul vehiculului	*O*	*[D.3(2)]*

Cod categorie UE	*O*	*[J]*
Clasa de emisii EURO	*O*	
Clasa de emisii de CO2	*F*	*Aplicabil numai pentru vehicule grele*
Data reclasificării	*F*	*Aplicabil numai pentru vehicule grele*
CO2 în g/tkm	*F*	*Aplicabil numai pentru vehicule grele*
Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat	*0*	

B.2. Date privind proprietarii/utilizatorii vehiculelor

Rubrica	*O/F(1)*	*Comentarii*
Date privind proprietarul vehiculului	*O*	*[C.2(2)] Datele se referă la titularul certificatului de înmatriculare*
Numele de familie al titularului certificatului de înmatriculare/ Denumirea societății	*O*	*(C2.1) Se folosesc câmpuri separate pentru nume, infixe, titluri, etc. Se comunică în format imprimabil.*
Prenume	*O*	*(C2.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale. Se comunică în format imprimabil.*
Adresă	*O*	*(C.2.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, locul de reședință, statul de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil*
Sexul	*F*	*Masculin, feminin*
Data nașterii	*O*	
Entitate juridică		*Persoană fizică, asociație, întreprindere, societate etc.*
Locul nașterii	*F*	
Număr de identificare	*F*	*Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă*

Date privind utilizatorul vehiculului	O	(C.3) Datele se referă la utilizatorul vehiculului
Numele de familie al utilizatorului (denumirea societății)	O	(C.3.1)
Prenume	O	(C.3.2)
Adresă	O	(C.3.3)
Sexul	F	
Fata nașterii	O	
Entitate juridică	O	Persoană fizică, asociație, întreprindere, societate, etc
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă
		În cazul vehiculelor casate, al vehiculelor sau al plăcuțelor de înmatriculare furate sau al certificatelor a căror valabilitate a fost depășită, nu se furnizează informații referitoare la proprietar/utilizator. În schimb, se transmite mesajul „Informații necomunicate"

Abrevieri:

(1) O - obligatoriu, în cazul în care informația este disponibilă în registrul național aparținând statului membru al Uniunii Europene, altul decât România; F = facultativ.

(2) Cod corespunzător, potrivit abrevierilor prevăzute în Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule.»

Conform prevederilor Legii nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, «datele de identificare privind deținătorul unui vehicul înmatriculat în România, obținute de la Ministerul Afacerilor interne - Direcția generală permise de conducere și înmatriculări se corelează cu datele furnizate de Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor din Ministerul Afacerilor Interne, în conformitate cu informațiile existente în Registrul național de evidență a persoanelor, în cazul persoanelor fizice sau cu datele furnizate de Ministerul

Justiției - Oficiul Național al Registrului Comerțului în cazul persoanelor juridice». În scopul furnizării acestor date, Ministerul Afacerilor Interne, prin Direcția generală permise de conducere și înmatriculări și Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor, Ministerul Justiției, prin Oficiul Național al Registrului Comerțului, și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea contractantă vor încheia protocoale de colaborare".

În opinia autorității contractante, prin informațiile de mai sus a furnizat detaliile tehnice necesare pentru realizarea funcționalității respective.

Referitor la detaliile tehnice aferente unui sistem informatic nou, cu aplicabilitate la nivel național, autoritatea contractantă menționează că acesta urmează a fi proiectat de către Prestator, dezvoltat de către Prestator și pus în funcțiune, ca urmare a analizei de proiectare și de business pe care o va face acesta. În opinia autorității contractante, orie altă interpretare ar schimba fundamental tipologia contractului din „analiză-proiectare– execuție" numai în „execuție" fapt care presupune întârzieri capitale, întrucât nu poate să realizeze „in house" acesta aplicație informatică și s-ar genera o modificare fundamentală a atribuțiilor și responsabilităților părților în realizarea noului sistem informatic.

Privitor la afirmația contestatoarei, conform căreia *„ofertanții trebuie să prezinte modalitatea în care se va realiza migrarea datelor din aplicațiile existente, demers imposibil în lipsa detaliilor tehnice"*, autoritatea contractantă afirmă că informații referitoare la migrarea datelor din aplicațiile existente se regăsesc în răspunsurile la solicitările de clarificare nr. 95, 153, 205 și 216, precum și la cap. 5.5 Migrarea datelor istorice din caietul de sarcini; în opinia sa, fiind falsă afirmația contestatoarei.

În susținere, COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA arată că potrivit răspunsului nr. 205, va pune la dispoziția ofertantului câștigător, ulterior semnării contractului, structura bazelor de date actuale și modelul de date, iar migrarea va presupune și migrare de date (metadate) și de documente.

Cu toate acestea, pentru mai multă claritate, autoritatea contractantă precizează că ,,este dispusă să adopte următoarea măsura de remediere - măsura de remediere nr. 2 prin care se completează răspunsul nr. 216 din clarificarea nr. 1 cu următoarele informații, deși acestea se regăsesc în legislația incidentă: *„Informațiile referitoare la datele înscrise în SIEGMCR la achitarea tarifului - conform normelor metodologice, aprobate prin OMT nr. 1463/2018, sunt reprezentate de datele prevăzute la art. 6. (1) și 9. (1) din normele metodologice, astfel: «Art. 6. (1) La achitarea tarifului de utilizare și emiterea rovinietei la punctele de lucru ale distribuitorilor prin intermediul echipamentelor prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. a), prin aplicațiile prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. b) sau prin intermediul terminalelor prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. e) pct. (i), aceștia vor elibera solicitantului: a) documentul fiscal care atestă plata sumei încasate; b) documentul care conține informațiile ce se înregistrează în baza de date a SIEGMCR, respectiv: (i) numele distribuitorului și datele de identificare ale punctului de lucru sau, după caz-, ale terminalului la care sa emis rovinieta;*

(ii) data și ora emiterii rovinietei; (iii) seria rovinietei și seria unică a tranzacției; (iv) numărul de înmatriculare al vehiculului; (v) numărul de identificare al vehiculului, în cazul achitării tarifului pentru: (vii) anul, luna, ziua și ora de la care este valabilă rovinieta; (viii) anul, luna, ziua expirării valabilității rovinietei, conform perioadei de valabilitate solicitate; (ix) nivelul tarifului în euro; (x) nivelul tarifului în lei; (xi) cursul de schimb euro/leu; (xii) în cazul rovinietelor cu valabilitate mai mare sau egală cu 30 de zile, acordul/refuzul solicitantului de a fi notificat, prin e-mail, cu privire la expirarea perioadei de valabilitate; (xiii) adresa de e-mail furnizată de către solicitant, dacă acesta a fost de acord cu notificarea prevăzută la pct. (xii). Art. 9.(1) La achitarea tarifului de trecere și emiterea peajului la punctele de lucru ale distribuitorilor prin intermediul echipamentelor tehnice prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. a), prin aplicațiile prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. b) sau prin intermediul terminalelor prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. e) pct. i), aceștia vor elibera solicitantului: a) documentul fiscal care atestă plata sumei încasate; b) documentul care conține informațiile ce se înregistrează în baza de date a SIEGMCR, respectiv: (i) numele distribuitorului și datele de identificare ale punctului de lucru sau, după caz, ale terminalului la care sa emis peajul; (ii) data și ora emiterii peajului; (iii) seria peajului și seria unică a tranzacției; (iv) numărul de înmatriculare al vehiculului; (v) numărul de identificare al vehiculului: (vi) tipul vehiculului; (vii) anul, luna, ziua expirării valabilității peajului; (viii) nivelul tarifului în lei".

De asemenea, *,,în măsura în care CNSC apreciază ca fiind oportun și strict necesar, autoritatea contractantă afirmă că este dispusă să completeze răspunsul nr. 216 cu următoarele informații: - Măsura de remediere nr. 3 prin care se completează Răspunsul 216 din Clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: „Sistemul SIEGMCR are în componența sa 5 baze de date. Detalii despre informațiile conținute de acestea și dimensiunile lor sunt evidențiate în pasajele următoare: Baza de date Depozitar model Data Integrator și Analytics. Această bază de date conține date specifice produselor Oracle data*
Integrator și Oracle Analytics. - Scenarii proiecte Oracle Data Integrator; - Depozitar modele Oracle Data Integrator; - Depozitar model de date Oracle Analytics. Dimensiunea baze de date (date utilizate) este de aproximativ 10 Gb. Bază de date depozitar infrastructură Oracle Fusion Middleware. Această bază de date conține date specifice produselor Oracle Fusion Middleware. Dimensiunea baze de date (date utilizate) este de aproximativ 10Gb. Baza de date modul contravenții. Această bază de date conține informațiile modulului de contravenții cu următoarele specificații: Nomenclatoare specifice activității de contravenție; Date configurare modul de contravenții; Citații; Dosare; Sentințe; Procese-verbale contravenții; Depozitar model rapoarte; Date agenți constatatori; Date despre imaginile recepționate de la locațiile de control - stare procesare, grupare pe agenți constatatori; - Date despre vehicule scutite de la plata rovinietei; - Date puncte de control; - Date istorice procesări și procese-verbale, - Structuri de date utilizator și roluri acces modul contravenții Dimensiunea bazei de

date (date utilizate) este de aproximativ 1 Tb. 4. Bază de date operațională emitere roviniete și peaj. Această baza de date conține structurile de date ce persistă informații despre rovinietele emise, precum și despre tariful de peaj emis și a evidenței trecerilor efectuate în obiectivele specific peaj. Scheme bazei de date specifice evidenței emiterii de roviniete conțin: Nomenclatoare: o Localități; o Județe; o Țări; o Categorii vehicule; o Cote TVA; o Sărbători legale; o Tip cerere; o Tip facturi; o Tip scutire plată; o Tip tranzacție emitere; o Tip ordin de control; o Tip emitent; o Tip partener; o Durate valabilitate roviniete. Parteneri; Puncte de lucru parteneri; Utilizatori; Valute; Date despre plătitori; Date despre rovinietele emise; Facturi;Comisioane; Tarife; Cereri de returnare tarif; Cursuri valutare; Echipaje control mobile; Audit. Schema bazei de date specifice emiterii tarifului de trecere PEAJ conține: Nomenclatoare specifice: o Direcție trecere; o Obiective Peaj; o Parametrii modul; o Serii documente emitere; o Tarife Peaj; - Date configurație benzi de sens; - Date despre treceri efectuate de către autovehicule; - Date detecții treceri; - Date despre Plăți efectuate; - Facturi; - Date despre plătitori tarif trecere; - Dimensiunea bazei de date (date utilizate) este de aproximativ 1Tb și conține datele ultimilor 4 ani; 5. Baza de date istoric roviniete emise și prelucrarea raportori. Această bază de date conține toate datele istorice replicate din baza operațională, mai precis datele rovinietelor emise din anul 2010 până în prezent și a tarifelor de trecere PEAJ din anul 2015 până în prezent. De asemenea, în această bază de date sunt construite scheme specific sistemelor de raportare care agregă și calculează date în funcție de raport. Datele sunt procesate în sistemul de tip data integrator. Dimensiunea bazei de date (date utilizate cu compresie) este de aproximativ 2 Tb. 6. Imagini și metadate recepționate din locațiile de control. Imaginile și metadatele recepționate din locațiile de control sunt stocate într-un volum de stocare ce este partajat de sistemele care procesează imaginile, iar dimensiunea acestuia este de 15Tb".

În continuare, autoritatea contractantă orecizează că ,,pentru a preîntâmpina un blocaj, precum și prelungirea nejustificată cu o durată și mai mare de timp a momentului depunerii ofertelor decât cea scursă până în prezent, autoritatea contractantă, doar în măsura în care CNSC apreciază ca fiind oportun și strict necesar, este dispusă să adopte următoarea măsură de remediere, prin care modifică Răspunsul nr. 216 după cum urmează: Măsura pe remediere nr. 4 prin care se elimină din cadrul răspunsului nr. 216 din Clarificarea nr. 1 ultima parte respectiv *„și vor prezenta modalitatea prin care aceștia consideră că vor realiza migrarea datelor din aplicațiile existente la Beneficiar".*

Referitor la criticile contestatoarei față de răspunsul nr. 12, precum și răspunsul consolidat cu privire la întrebarea nr. 12, autoritatea contractantă menționează că solicită prin prezenta procedură, analiza, proiectarea și dezvoltarea unui nou sistem și nu să aducă modificări/actualizări ale sistemului actual utilizat, sistem pus în funcțiune în anul 2010 și care are la baza tehnologia hardware și software din acea perioadă.

În ceea ce privește afirmația contestatoarei, potrivit căreia: *„Se constată, așadar, faptul că, deși CNAIR nu furnizează informațiile necesare pentru depunerea unei oferte competitive, un alt operator economic deține specificațiile tehnice și datele privind sistemul existent"*, autoritatea contractantă afirmă că în noul sistem trebuie preluate doar funcționalitățile sistemului existent și nu vor fi făcute dezvoltări/modificări asupra aplicațiilor existente. De asemenea, învederează că, parte componentă de analiză este o una esențială a contractului, care se află în sarcina prestatorului, remunerat în consecință conform graficului de plăți, nicăieri în cuprinsul documentației de achiziție nefiind specificată vreo obligație a autorității contractante de a îi pune la dispoziție vreun document, și prin urmare să-i diminueze efortul aferent. În opinia autorității contractante, chiar și în ipoteza în care astfel de documente, aferente unei analize realizate cu mai bine de 14 ani în urmă, ar fi puse la dispoziție, acest lucru nu l-ar pune la adăpost pe Prestator în ceea ce privește responsabilitatea realizării unei analize complete, cu atât mai mult cu cât prin prezenta procedură autoritatea contractantă nu intenționează să aducă modificări sau actualizări ale sistemului actual utilizat, ci intenționează să-l înlocuiască complet prin noul sistem de tarifare rutieră.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă subliniază că analiza realizată acum 14 ani a suferit numeroase modificări și completări care au fost puse în practică de-a lungul timpului, pentru care nici măcar autoritatea contractantă nu are o evidență exactă, la care se adaugă și faptul că de-a lungul celor 14 ani nu a existat un singur operator economic care a modificat, updatat, completat, schimbat, îmbunătățit baza de date a sistemul informatic sau a eliminat câte ceva care nu a funcționat la parametrii normali din sistemul actual informatic. Acesta este și motivul pentru care, în opinia sa, trebuie ca Prestatorul să își facă propria analiză și proiectare a noului sistem informatic, fiind neîntemeiată în opinia sa, critica privind favorizarea vreunui operator economic sau furnizor al sistemului existent, sistem care urmează a fi înlocuit printr-un sistem nou de tarifare pentru care se vor analiza, proiecta și dezvolta, integrat, ambele, componente, atât pentru tarifarea/km, cât și pentru tarifarea/distanță.

În continuare, autoritatea contractantă precizează că ,,pentru a preîntâmpina un blocaj, precum și prelungirea nejustificată cu o durată și mai mare de timp a momentului depunerii ofertelor decât cea scursă până în prezent, întrucât schimbarea sistemului de tarifare rutieră în România reprezintă un jalon din PNRR, iar măsura de introducere a unui sistem de tarifare rutieră electronică este reglementată de Legea nr. 226/2023 cu termen de implementare la 01.01.2026, în măsura în care CNSC apreciază ca fiind oportun și strict necesar, este dispusă să adopte următoarea măsură de remediere: măsură pe remediere nr. 5 prin care se completează răspunsul 12 din Clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: *„Autoritatea contractantă detaliază funcționalitățile componentelor software prevăzute la pct. 3.3 Componente software din caietul de sarcini, astfel: 3.3 Componente software • modul backoffice (nucleu central) cu următoarele funcționalități: - Gestiune nomenclatoare: categorii vehicule, durate de*

valabilitate roviniete, serii roviniete, țări de înmatriculare vehicule, regiuni, zone, județe, localități, valute, sărbători legale, codificări format numere de înmatriculare, translatare tipuri vehicule în categorii tarifare, modalități calcul comision distribuitori autorizați, cote TVA, cuantum sancțiuni contravenționale, soluționări cereri de restituire prevăzute de legislația în vigoare și efectuarea calculului exact al sumei ce trebuie restituită utilizatorului, scutiri la plată, anulare roviniete, gestionarea tranzacțiilor efectuate prin intermediul portalului/aplicației mobile deținute de CNAIR, modificarea adresei de e-mail la care se trimite notificarea privind expirarea valabilității rovinietei, activarea manuală a tranzacțiilor efectuate cu ordin de plată, alocarea conturilor de utilizator la punctele de lucru/echipajelor de control, etc. - Gestiune parteneri și puncte de lucru: introducere / autorizare / invalidare autorizare parteneri (operatori economici) și puncte de lucru, creare/dezactivare conturi de acces la aplicația de emitere roviniete/peaje, alocare drepturi specifice de emitere roviniete/peaje sau doar pentru un anumit tip de produs atât pentru utilizatori cât și pentru distribuitori, gestiunea convențiilor încheiate cu operatorii economici autorizată etc. - Expunere servicii web generice pentru roviniete și peaj: servicii expuse din SIEGMCR ce permit partenerilor autorizați procesele de: - inițiere Emitere Rovinieta/Peaj - Sistemul Extern al distribuitorului va trimite prin intermediul unui serviciu web parametrii necesari inițierii unei roviniete în sistemul SIEGMCR; - Confirmare Emitere Rovinieta/Peaj - Sistemul Extern al distribuitorului va trimite prin intermediul unui serviciu web parametrii necesari confirmării unei roviniete în sistemul SIEGMCR (seria rovinietei primite ca răspuns pe fluxul Inițiere Emitere Rovinieta); - Anulare Proces Inițiere Rovinieta/Peaj - Extern al distribuitorului va trimite parametrii necesari anulării emiterii inițiale a unei roviniete în sistemul SIEGMCR (seria rovinietei primite ca răspuns pe fluxul Inițiere Emitere Rovinietă). Acest flux poate fi apelat în cazul în care clientul refuză semnarea copiei partener. SIEGMCR va realiza toate validările necesare anulării unei roviniete inițiate (în status „Așteptare confirmare partener") în sistem. - Corecție Rovinietă/Peaj - Sistemul Extern al distribuitorului va trimite parametrii necesari corecției unei roviniete active în sistemul SIEGMCR. Acest flux poate fi apelat doar în N (parametru configurabil în SIEGMCR) minute de la emiterea unei roviniete, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. - Gestiune job-uri programate: joburi automate ce rulează in SIEGMCR la intervale predefinite de utilizator și care se referă la: transmitere mailuri de notificare către clienți la expirarea valabilității rovinietelor, actualizare lista vehicule exceptate de la achitarea tarifelor, import date RAR, verificare conexiune DRPCIV, export facturi și documente aferente achitării tarifelor prin intermediul portalului) aplicației mobile deținute de CNAIR, import curs valutar Gestiune și planificare echipaje de control: • Dispecerat: - Consultare planuri de control (regiune, zonă, data start, data stop); - Emitere ordine de control; - Raport zilnic de activitate (regiune, zonă, data start, data stop); • Verificare și control: - Planuri de control (regiune, zonă, locație control data start, data stop, stare plan: în planificare; finalizat; anulat; pregătit execuție; în execuție; toate,

alocare resurse); - Motive planuri control (descriere, tip echipaj, stare: activ/inactive/toate) - Motive ordine control (descriere, stare ordin de control: dispecerizat automat; dispecerizat manual; vehicul oprit; în lucru; neprocesat; anulat din lucru; finalizat ok; finalizat contravenție; abandon; închis - dubla sancționare); - Gestiune financiară: lista tarifelor aplicate, istoricul cursului valutar utilizat la achitarea tarifului de utilizare, conform dispozițiilor legale în vigoare, valute de referința (EUR, ROM, USD, alte valute), facturare către distribuitori, comisioane acordate distribuitorilor autorizați conform prevederilor legale în vigoare, tip scutiri la plată (ex. Legea 448/2006), diferite taxe ce pot fi aplicate utilizatorilor la anumite activități (ex: taxă cerere modificare număr auto), alocări ale DGASPC la DRDP - urile autorității contractante); - Gestiune categorii auto și a taxei aferente: valoare tarife, tipuri de vehicule, tipuri de tarife; • Portal emitere roviniete și peaj - portal deținut de CNAIR pentru achitarea rovinietei și peaj-ului, interconectat cu un procesator de plăți. Achitarea tarifelor se realizează exclusiv cu cardul bancar. Portalul are următoarele facilități: achitarea tarifelor, verificarea valabilității rovinietei, verificarea plăților/trecerilor pe la podurile peste Dunăre de la Fetești - Cernavodă, înregistrarea datelor vehiculului/vehiculelor. Utilizarea facilităților este condiționată de crearea unui cont cu o adresă de mail validă. • Aplicație mobilă pentru achiziție roviniete și peaj - aplicație mobilă deținută de CNAIR, disponibilă pe Android și IOS, pentru achitarea rovinietei și peaj-ului, interconectat cu un procesator de plăți. Achitarea tarifelor se realizează exclusiv cu cardul bancar. Oferă aceleași facilități ca și portalul web. • Aplicație web emitere roviniete pentru parteneri - aplicație web deținută de CNAIR și pusă la dispoziție partenerilor autorizați. Permite achitarea tarifului prin adăugarea a maxim 100 roviniete într-un coș virtual. • Aplicație web pentru colectarea datelor de la punctele de control roviniete și peaj; Suita de aplicații existentă în SIEGMCR a fost dezvoltată având în vedere un dispecerat de procesare contravenții înregistrate prin mijloace electronice. Suita de aplicații este formată din: aplicație Server - aplicație web care permite procesarea contravențiilor înregistrate de punctele de control din teren și permite generarea și emiterea proceselor-verbale pentru acestea; aplicație AOD (Automatic Offence Downloader) - aplicație care descarcă contravențiile înregistrate de către punctele de control (...) AOD - AOD este un mass downloader dezvoltat în tehnologie Java, care permite descărcarea contravențiilor din punctele de control aflate în teren. Aplicația AOD oferă următoarele facilități: Download simultan din mai multe puncte de control; Permite prioritizarea punctelor de control (de exemplu punctele de control mobile sunt preferate punctelor fixe, deoarece ele sunt online o perioadă mai scurtă); Permite descărcarea cu prioritate a anumitor contravenții; Permite configurarea amplasamentelor unde se descarcă fișierele primite de la fiecare punct de control; Permite transferul securizat al fișierelor din aceste puncte de control, folosind protocoale de comunicații securizate (SSH, HTTPS); Permite ștergerea de pe echipamentele de detecție a fișierelor transferate în dispecerat; Oferă mecanisme de protecție la suprascriere în cazul transferurilor incomplete. Server. Aplicația centrală

este proiectată într-o arhitectură standard de tip 3-tier formată din semenii de baze de date, serverul de aplicații și aplicația client. Având în vedere necesitatea asigurării disponibilității în sistem a contravențiilor înregistrate pe întreaga durată a ciclului activ de viață al acestora, incluzând termenele legale pentru emitere, expediere, răspunsuri și contestație, sistemul este capabil să gestioneze activ contravențiile pe durata unui an calendaristic, după care se recomandă arhivarea acestora. Componenta permite utilizarea simultană de către numărul necesar de operatori, astfel încât numărul de contravenții procesate de sistemul luat ca un întreg să fie mai mare sau egal decât numărul de contravenții înregistrate de echipamentele de detecție. Permite utilizarea în paralel de către mai mulți utilizatori. Permite definirea de drepturi și roluri dinamice pentru utilizatorii din sistem în funcție de organigrama organizației. În aplicație sunt definite următoarele roluri: agent, supervizor, operator financiar, administrator amplasamente mobile, administrator general. Aplicația este securizată și permite accesul doar la anumite funcționalități în funcție de rolul utilizatorului. Aplicația nu permite accesul la date cu caracter personal, decât utilizatorilor abilitați din partea beneficiarului. Aplicația este compatibilă cu principalele browsere ale momentului (Firefox, Chrome). Toate operațiile efectuate de către agenții constatatori sunt auditate și logate în sistem. Astfel, se poate reconstitui un raport de operații al agenților constatatori, precum și un raport detaliat al procesării unei contravenții. Pune la dispoziție servicii web prin care se poate realiza clasificarea unui vehicul, conform metodologiei de taxare specifice punctelor de taxare din România. • Aplicație web pentru prelucrarea datelor legate de contravenții si întocmirea actelor de contravenție presupune: Validarea evenimentelor reprezintă un set de operații manuale, efectuate de către agenții constatatori, cât și de operații automate realizate de către sistemul informatic, prin care evenimentul înregistrat este confirmat ca eveniment în sistem. Decizia este luată de către agentul constatator, sistemul informatic vine doar în sprijinul agentului constatator, prezentându-i informații necesare încadrării corecte în clasa de evenimente corespunzătoare. Operații care fac parte din procesul de validare: Agentul constatator verifica vizual ca numărul de înmatriculare detectat de sistem este chiar numărul înmatriculare din imagini. Dacă sunt diferențe, agentul constatator face corecturile de rigoare. Sistemul verifică în baza de date cu roviniete valide numărul identificat de către agent și afișează informațiile regăsite. Totodată, pe baza numărului înmatriculare, sistemul preia informații despre autovehicul din bazele de date ale D.R.P.C.I. V. și R.A.R. Aceste informații permit încadrarea corectă a autovehiculului în categoriile de rovinietă legale. Dacă pentru numărul de înmatriculare nu există rovinieta validă pentru data înregistrării evenimentului, evenimentul este marcat ca fiind contravenție. Dacă există rovinietă validă la data înregistrării evenimentului pentru numărul de înmatriculare detectat, sau dacă deja a mai fost emis un eveniment pentru autovehiculul respectiv pentru ziua respectivă, sau dacă vehiculul este în lista de vehicule scutite de la plata rovinietei, evenimentul este invalidat automat de către sistem.

În urma procesului de validare rezultă contravenții care îndeplinesc și respectă toate condițiile legale specificate în OG 15/2002 și OG 2/2001. Aflarea proprietarului. Odată ce evenimentul a fost validat și a devenit contravenție, pentru identificarea deținătorului (proprietarului/utilizatorului) vehiculului, în vederea generării și tipăririi PVCC-urilor se interoghează bazele de date ale D.R.P.C.I.V. Interogarea se face prin canale de comunicații securizate, asigurate de S.T.S. Tipărirea și trimiterea prin poștă a procesului verbal: După ce informațiile despre deținător (proprietar/utilizator) sunt regăsite, se generează un fișier needitabil, format .PDF, ce conține procesul verbal de constatare a contravenției (PVCC). Acest fișier este tipărit, semnat și trimis prin intermediul operatorului poștal cu scrisoare recomandată cu confirmare de primire către contravenient. • Servicii de control roviniete și peaj; • Aplicație web pentru gestiunea și operarea punctului de control PEAJ; • Modul de tip data-warehouse; • Modul de raportare; • Modul replicare baze de date - Oracle Goldengate for Oracle Database - permite replicarea tuturor datelor înregistrate la emiterea rovinietelor/peajelor într-o bază de date de tip History, utilizată la extragerea rapoartelor din Oracle Analytics. • Modul de captură și procesare imagini la punctele de control Aplicația dezvoltata are următoarele caracteristici generale: Permite integrarea cu module GPS care să ofere în sistem informații despre data și ora, precum și despre coordonatele geografice. Permite adăugarea/eliminarea camerelor video în sistem fără a fi necesară repornirea aplicației. Permite asocierea dintre camerele definite în sistem, astfel încât o cameră să fie cameră de perspectivă a alteia, cu sincronizarea imaginilor primite de la camere. Permite configurarea parametrilor camerelor din sistem, prin intermediul interfeței aplicației, fără a utiliza alte utilitare specifice camerelor. Parametrii ce pot fi configurați sunt: Zoom; Iris; Shutter speed; Focus; Analog Gain; Digital Gain. Permite validarea sintactică a numerelor de înmatriculare conform unui set de expresii regulate definite extern. În prezent, acest set conține toate regulile sintactice corespunzătoare țărilor care fac parte din spațiul. Permite înregistrarea de evenimente în cazul în care anumite condiții sunt îndeplinite (de exemplu un număr nu se găsește în baza de date cu roviniete valide). Permite înregistrarea de evenimente care conțin un număr variabil de imagini, provenind atât de la camerele de ANPR cât și de la camerele de perspectivă. Evenimentele înregistrate sunt salvate pe discul local până la descărcarea lor pe serverul de procesare. Permite configurarea în detaliu a motorului de procesare: Trigger recunoaștere per cameră; Asocieri camere; Validator de numere; Afișează informații despre viteza de procesare și informații despre rezultatul procesării: Afișează data și ora locală (data de GPS); Afișează coordonatele GPS; Afișează viteza de procesare a sistemului (frames/sec); Afișează numărul de înmatriculare detectat, împreună cu gradul de încredere în detecție; Afișează imaginea din care s-a extras numărul de înmatriculare; Afișează un prim plan cu zona în care a fost detectat numărul de înmatriculare, pentru o ușoară validare vizuală a detecției. Afișează țara de înmatriculare a vehiculului, dedusă din regulile sintactice de validare.

Permite reglarea camerelor în funcție de condițiile de iluminare exterioara prin intermediul unor algoritmi de analiza de imagine. Permite deschiderea iris-ului camerei în condiții de luminozitate scăzută și includerea lui în condiții de luminozitate puternică. Permite descărcarea contravențiilor de către sistemul de calcul din dispecerat prin intermediul protocolului HTTP. Realizează actualizarea bazei de date cu roviniete active, precum și a bazei de date cu mașini din lista albă sau neagră. Contorizează și raportează traficul de date realizat între punctul de control și centrul de control. • Modul de transmitere imagini pentru vehiculele depistate fără plata rovinietă către centrul de date; • Modul API Gateway - prin intermediul căruia se realizează accesul inbound pentru serviciile web expuse către parteneri și outbound pentru accesul modulelor interne către serviciile externe; • Modul Management Access - este utilizat produsul Oracle Access Manager; • Modul de persistență utilizatori, grupuri și roluri - este utilizat produsul Oracle Unified Directory; • Modul Integrare Date - este utilizat produsul Oracle Data Integrator prin intermediul căruia sunt agregate date ș pregătite pentru raportare, precum și pentru integrarea cu ERP-ul CNAIR; • Modul replicare date - este utilizat produsul Oracle GoldenGate prin intermediul căruia sunt replicate datele din baza de date operațională către cea de raportare în zona de tip staging; • Module web server - este utilizat produsul Oracle Web Server și sunt instalate în perimetrul de securitate DMZ funcționând ca și reverse proxy către zona de aplicații; • Modul de tip Business Intelligence - Oracle Analytics, ce permite extragerea rapoartelor necesare pentru rovinietă/peaj, raportat la valori/bucăți perioade/partener/punct de lucru, categorii de vehicule, dar și căutări specifice în baza de date după criterii stabilite de utilizator (număr auto, număr de identificare, număr de telefon, adresa de mail, serie rovinietă/peaj, căutări după număr auto/număr identificare parțiale, rapoarte strategice privind emiterile de roviniete/peaje. Extragerea informațiilor privind controlul tarifelor prin intermediul terminalelor de interogare pe utilizator, perioada, detaliere tranzacții efectuate prin portalul/aplicația mobilă deținute de CNAIR sau parteneri autorizați (conțin toate datele care se înscriu la emiterea tarifelor), rapoarte privind corecțiile efectuate de distribuitori conform prevederilor legale în vigoare, rapoarte specifice privind emiterea rovinietelor pe categorii tarifare inferioare față de cele propuse de SIEGCMR; • Clustere de baze de date Oracle; • Modul de backup - este utilizat produsul Oracle Secure backup pentru bazele de date și Storware VProtect pentru mașini virtuale și cluster de kubernetes; • Servere Email - utilizat la transmiterea notificărilor privind expirarea valabilității rovinietelor; • Servere DNS; • Servere de timp; • Module specializate pentru persistența codului sursă și a proceselor de tip CI/CD; • Modul de tip issue management/project management - aplicație web Redmine; • Mașini virtuale în număr de 94 (inclusiv medii de testare); • Modul de monitorizare infrastructură - este utilizat produsul Oracle Enterprise Manager Cloud Control".

În continuare, autoritatea contractantă subliniază că se solicită în prezenta procedură analiza, proiectarea și dezvoltarea unui nou Sistem de

Tarifare Rutieră și nu ca Prestatorul să aducă modificări/actualizări sistemului actual utilizat, sistem pus în funcțiune în anul 2010 și care are la baza tehnologia hardware și software din acea perioadă.

Referitor la criticile formulate de către contestatoare față de răspunsul la întrebarea nr. 23, autoritatea contractantă precizează că toate informațiile necesare au fost furnizate în cadrul Răspunsului 194 *„în sistemul de tarifare rutieră se înregistrează informații privind vehiculul (nr. înmatriculare; MTMA, clasa de emisii poluante), categoriile și sectoarele de drum național parcurse, perioadele și intervale orare"*. Cu această ocazie subliniază că cerințele funcționale privind monitorizarea traficului nu au în vedere decât extragerea de date statistice, pe baza informațiilor înregistrate privind poziția vehiculului, în vederea fundamentării unor decizii de management ale autorității contractante, și nu sunt necesare în etapa de elaborare a ofertelor.

De asemenea, față de criticile contestatoarei cu privire la răspunsul la întrebarea nr. 24, respectiv 29, autoritatea contractantă afirmă că prin răspunsul nr. 29 a răspuns complet la solicitarea de clarificare privind funcționalitățile de tip service desk/call center lăsând în seama procesului de analiză, care urmează a fi efectuat de către Prestator, numai detaliile tehnice de transpunere a solicitării în practică. În acest sens, arată că la pct. 1.3 din caietul de sarcini - 1.3.1 Contextul proiectului s-au menționat următoarele: *„Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - SA ca entitate desemnată prin Ordonanța de Urgență nr. 8/2022 să perceapă tariful rutier în cadrul domeniilor SETRE ce vor fi stabilite pe drumurile de interes național, așa cum sunt prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare dorește definirea și construcția unui nou sistem informatic integrat având ca scop managementul, gestiunea și controlul tarifului de utilizare a infrastructurii rutiere (pe bază de timp - tip vinietă), cât și pe baza distanței parcurse".*

De asemenea, autoritatea contractantă face trimitere și la prevederile pct. 1.3.2 Obiectivele specifice ale proiectului din caietul de sarcini, care prevăd și analiza, proiectarea și dezvoltarea de module software specifice proiectului, precum și la cap. 5.1 – *Analiza și proiectarea* din caietul de sarcini, concluzionând că furrnizarea unor detalii tehnice explicite pentru realizarea unui sistem informatic nou, cu aplicabilitate la nivel național, care urmează a fi proiectat de către Prestator, dezvoltat de către Prestator și pus în funcțiune ar presupune în realitate furnizarea, la acest moment, de către Beneficiar prin documentația de atribuire a însăși proiectării noului sistem informatic, deși analiza de proiectare și de business o face viitorul Prestator, proiectare pe care Beneficiarul nu o deține și tocmai de aceea scoate la licitație aceste servicii. Prin urmare, în opinia autorității contractante, s-ar schimba fundamental tipologia contractului din „analiză - proiectare – execuție" în „execuție" fapt care ar conduce la ,,întârzieri capitale", întrucât autoritatea contractantă nu poate să realizeze „in house" acesta aplicație informatică.

În cele ce urmează, privitor la criticile formulate de contestatoare față de răspunsul la întrebarea nr. 25, autoritatea contractantă susține că a oferit toate informațiile necesare estimării efortului de proiectare a ofertantului, respectiv datele în formatul solicitat de către Sistemul de Tarifare Rutieră, serviciile expuse cu funcționalități specifice controlului în trafic etc., conform pct. 4.5.2. din caietul de sarcini. Reiterează faptul că se va stabili de comun acord cu Prestatorul care anume informații vor fi preluate de la sistemele ITS sau se vor duce către sistemele ITS și echipajele mobile de control în condițiile în care autoritatea contractantă a precizat că Sistemele ITS vor furniza date în formatul solicitat de către Sistemul de Tarifare Rutieră, care va expune servicii web cu funcționalități specifice controlului în trafic. Or, în condițiile în care nu cunoaște detalii privind noul sistem de tarifare rutieră care va fi proiectat și realizat de către Prestator, autoritatea contractantă nu poate furniza detalii cu privire la informațiile care pot fi preluate de la sistemele ITS și echipajele mobile sau de posibilitățile acestora de transmitere. Practic, modul de utilizare al sistemelor ITS și al servicii web cu funcționalități specifice controlului în trafic va ține cont de particularitățile și cerințele noului sistem de tarifare rutieră care va fi proiectat și realizat de către Prestator și nu invers, în sensul că sistemele ITS și serviciile web cu funcționalități specifice controlului în trafic vor impune cerințe specifice pentru realizarea noul sistem de tarifare rutieră.

În opinia autorității contractante informațiile puse la dispoziție sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive, care să corespundă cerințelor și necesității, iar furnizarea de date în formatul solicitat de către Sistemul de Tarifare Rutieră, expunerea de servicii web cu funcționalități specifice controlului în trafic, Metadatele și formatul acestora, etc, urmează a fi stabilite în etapa de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului.

Totodată, precizează că cerințele componentei PKI sunt descrise în detaliu la pag. 84-86 din caietul de sarcini, sens în care redă prevederile cap. 4.3.18 din caietul de sarcini, cu mențiunea că fluxul de operare privind transferul de informații între modulul de procesare contravenții și punctele de control ITS este descris în răspunsul 25, situație în care ,,orice solicitare de informații suplimentare nu face altceva decât să diminueze din efortul de analiză solicitat Prestatorului în implementarea contractului".

În cele ce urmează, COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, față de criticile contestatoarei cu privire la răspunsul la întrebarea nr. 28, arată că funcționalitățile de bază ale aplicației mobile sunt prevăzute, în conformitate cu prevederile Legii nr. 226/2023, în mod detaliat, și nu „generic" așa cum susține contestatoarea. În susținere, redă răspunsul nr. 28: *,,aplicație mobilă reprezintă aplicație dezvoltată pentru sistemele de operare a telefoanelor mobile și care utilizează funcția de localizare prin satelit a acestor dispozitive, în scopul colectării, transferului și înregistrării în baza de date a sistemului de tarifare rutieră a informațiilor privind distanța parcursă de un anumit vehicul (identificat conform datelor introduse de utilizator), pentru calculul (în*

funcție de MTMA și clasa de emisii poluante declarate / furnizate de autoritățile din România, în cazul vehiculelor înmatriculate în România) și pentru plată și încasarea tarifului datorat".

Referitor la alte funcționalități decât cele în conformitate cu prevederile Legii nr. 226/2023, precum cele de stabilire a unui punct de destinație în vederea estimării tarifului datorat, de urmărire a traseului pe hartă și de primire a alertelor, autoritatea contractantă precizează că vor fi stabilite și detaliate, în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului.

Cu privire la criticile contestatoarei față de răspunsul la întrebarea nr. 30, autoritatea contractantă menționează că în conformitate cu cerințele funcționale descrise la pct. 4.5.1. din caietul de sarcini, modulul nucleu central trebuie să păstreze funcționalitățile pentru vehiculele cu MTMA sub 3,5 t în ceea ce privește funcționalitățile privind gestiunea partenerilor și a punctelor de lucru, existente în sistemul actual. Aceste funcționalități trebuie menținute și în gestiunea partenerilor și a punctelor de lucru ce fac obiectul Sistemului Electronic de Tarifare Rutieră. De asemenea, precizează că, componenta de analiză, care include și analiza funcțiilor sistemului actual de rovinietă este o parte esențială a contractului, în sarcina Prestatorului, nicăieri în cuprinsul documentației de achiziție nefiind specificată vreo obligație a autorității contractante de a îi pune la dispoziție vreun document, și prin urmare să-i diminueze efortul aferent acestuia în implementarea contractului. De altfel afirmă aceasta, chiar și în ipoteza în care astfel de documente, aferente unei analize realizate cu mai bine de 14 ani, ar fi pusă la dispoziție operatorilor economici, acest lucru nu l-ar pune la adăpost pe Prestator, în ceea ce privește responsabilitatea realizării unei analize complete.

Autoritatea contractantă mai menționează că în ceea ce privește răspunsul la întrebarea nr. 33, solicitările de clarificări au avut în vedere variante posibile ale rezultatului analizei privind realizarea noului sistem, în opinia sa, ,,antepronunțarea autorității contractante la acest moment nu ar face decât să elimine necesitarea analizei cu privire la acest aspect", mai ales că potrivit răspunsului nr. 28, în etapa de analiză și proiectare se stabilește posibilitatea alegerii unui punct de destinație poate fi necesară emiterea unor notificări privind rutele ocolitoare, evenimente etc. în aplicația mobilă, marcate de către un operator. Astfel, aspectele privind notificările, modul de transmitere și conținutul acestora vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului. În ceea ce privește parametrii de intrare, autoritatea contractantă subliniază că aceștia au fost prezentați în răspunsul nr. 28.

Față de criticile contestatoarei referitoare la răspunsul la întrebarea nr. 34 autoritatea contractantă precizează că gruparea pachetelor de contravenții pe agenți constatatori ține cont de aspecte obiective, care vor fi evaluate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului. În opinia sa, precizarea necesității unui algoritm de alocare este o informație suficientă în a estima efortul de dezvoltare a aplicației informatice, sens în care argumentează că gruparea pachetelor de

contravenții pe agenții constatatori, contrar opiniei contestatoarei, nu reprezintă „un clement cheie al sistemului", fiind doar o funcție minoră în condițiile în care elementul cheie este reprezentat de proiectarea și dezvoltarea noului sistem de tarifare rutieră electronică.

Cu toate acestea, autoritatea contractantă susține că ,,pentru a preîntâmpina un blocaj, precum și prelungirea nejustificată cu o durată și mai mare de timp a momentului depunerii ofertelor decât cea scursă până în prezent, întrucât schimbarea sistemului de tarifare rutieră în România reprezintă un jalon din PNRR, iar măsura de introducere a unui sistem de tarifare rutieră electronică este reglementată de Legea nr. 226/2023 cu termen de implementare la 01.01.2026, autoritatea contractantă, doar în măsura în care CNSC apreciază ca fiind oportun și strict necesar, este dispusă să adopte următoarea măsură de remediere în ceea ce privește validarea unei contravenții în aplicația existentă, determinarea proprietarului vehiculului, generarea și semnarea proceselor-verbale și tipărirea acestora - măsura de remediere nr. 6 prin care se completează răspunsul nr. 34 din clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: *„Principala funcționalitate oferită de aplicația existentă este validarea. Validarea unei contravenții reprezintă un ansamblu de operații automate și manuale la sfârșitul căruia se decide dacă un eveniment înregistrat este sau nu o contravenție validă. Decizia este luată de către agentul constatator, sistemul nu poate valida automat contravenții, el poate doar invalida automat evenimente, în cazul în care anumite condiții sunt îndeplinite. Fluxul de validare umană a unui eveniment este următorul: • Agentul constatator alege pachetul de evenimente ce urmează a fi procesat. Un pachet de evenimente este un calup de evenimente ce s-au produs într-un punct de control într-un anumit interval orar. • Se încarcă primul eveniment din pachet. Se afișează pe ecran imaginea generată de motorul ANPR. Se poate selecta și afișa și imaginea de perspectivă dacă utilizatorul dorește acest lucru, pentru locațiile prevăzute cu această facilitate. Se afișează informații generale despre starea evenimentului, data, ora, punct de control. Se poate face zoom-in pe zona numărului de înmatriculare pentru a permite o mai bună identificare a acestuia. Pentru numărul de înmatriculare detectat de sistem și pe baza numărului de identificarea returnat din baza de date a DRPCIV se caută în baza de date cu roviniete active dacă există sau nu rovinieta activă pentru data evenimentului și se afisează dacă există, în caz contrar se afișează mesajul specific cu privire la faptul că vehiculul nu deține rovinietă valabilă. Se afișează dacă vehiculul e în lista albă de vehicule scutite de la achitarea tarifului. Se interoghează bazele de date DRPCIV și RAR pentru a detecta categoria corectă a vehiculului. Se afișează informația de categorie dedusă din bazele de date, precum și alte informații despre vehicul pentru a se asigura faptul că vehiculul din imagine este corect identificat în baza de date. Dacă există disparități între categoria de rovinieta cumparată și categoria conform DRPCIV/RAR se semnaleaza acest lucru agentului constatator, el luând decizia incadrării vehiculului într-o categorie tarifară. • Agentul constatator ia decizia validării sau invalidării pe baza informațiilor afișate pe ecran. •*

Pentru a ușura munca agentului constatator, în cazul în care a mai fost validat un incident pentru același vehicul, precum și in cazul în care acesta se află în lista albă de mașini scutite, agentul constatator poate valida contravenția, sistemul invalidând-o însă, în mod automat, în aceste 2 cazuri. • Invalidarea unui eveniment de către agentul constatator se poate realiza doar specificând motivul invalidării. • Pentru ergonomia interfeței GUI, cele mai utilizate motive de invalidare sunt extrase din listă și prezentate în interfața sub forma de butoane pentru acces rapid. • Toate operațiile pe care le face agentul constatator (validare, invalidare, corectare număr înmatriculare, încadrare număr de înmatriculare, încadrare la alta categorie) sunt auditate și logate în sistem: 1.1. Determinarea proprietarului - Evenimentele validate de către agenții constatatori pot fi transformate în procese-verbale doar după ce se află proprietarii vehiculelor sancționate. Pentru acest lucru, se interoghează baza de date a DRPCIV, pentru a se determina proprietarul sau utilizatorul vehiculului, precum și adresa sa de domiciliu. Pentru aceste informații, în baza protocolului CNADNR-DRPCIV, există canale de comunicație standard prin care cele două instituții schimbă informații. Aceste canale de comunicații sunt securizate de către Serviciul de Telecomunicații Speciale. Facilitățile oferite de acest modul software sunt: Permite interogarea mai multor proprietari simultan; Conexiunea este securizată (HTTPS); Accesul la sistemele DRPCIV se face în mod auditat; Comunicația se poate face atât sincron, cât și asincron, permițând astfel flexibilitate în cazul în care rețeaua de date nu este disponibilă. 1.2. Generarea și semnarea proceselor-verbale - Procesul de generare constă în generarea unui PDF conform unui model (template). Se generează câte un PDF pentru fiecare eveniment în parte. Facilități generare: Generare în masă a proceselor-verbale pentru fiecare utilizator în parte; Generare simultană a proceselor-verbale pentru mai mulți utilizatori; Folosirea unei serii și a unui interval de numere unic, astfel încât 2 procese-verbale să nu aibă aceeași serie și număr, cu utilizarea tuturor numerelor din intervalul respectiv; Generarea de PDF-uri pe baza de template. La generare se mai fac ultimele validări de corectitudine a procesului- verbal (se mai verifică dacă există sau nu rovinietă activă pentru data respectivă, dacă este în lista albă, dacă a mai fost emis alt proces-verbal etc.). Pe procesele-verbale este generat și un cod de bare reprezentând seria și numărul procesului-verbal pentru a facilita procesarea automată a acestuia. 1.3. Tipărirea proceselor-verbale: tipărirea proceselor-verbale reprezintă procesul prin care pdf-urile generate sunt concatenate în vederea generării unui set de procese-verbale care vor fi trimise pentru a fi tipărite. La tipărire se pot alege mai multe criterii de filtrare a pdf-urilor ce urmează a fi tipărite. Procesele-verbale marcate pentru tipărire se concatenează într-un fișier .PDF martor, ce este livrat furnizorului de servicii de tipărire".

De asemenea, autoritatea contractantă menționează că gruparea pachetelor de contravenții pe agenți constatatori în viitorul Sistem de Tarifare Rutieră va ține cont de aspecte obiective, care vor fi evaluate în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului.

În continuare, prin raportare la răspunsurile la întrebările nr. 25 și nr. 38, autoritatea contractantă precizează că se va stabili de comun acord cu Prestatorul care anume informații vor fi preluate de la sistemele ITS sau se vor duce către sistemele ITS și echipajele mobile de control în condițiile în care autoritatea contractantă a precizat că Sistemele ITS vor furniza date în formatul solicitat de către Sistemul de Tarifare Rutieră și că Sistemul de Tarifare Rutieră va expune servicii web cu funcționalități specifice controlului în trafic. În condițiile în care autoritatea contractantă susține că nu cunoaște detalii privind noul sistem de tarifare rutieră care va fi proiectat și realizat de către Prestator, aceasta menționează că nu poate furniza detalii cu privire fa informațiile care pot fi preluate de la sistemele ITS și echipajele mobile sau de posibilitățile acestora de transmitere. Conform autorității contractante, modul de utilizare al sistemelor ITS și al servicii web cu funcționalități specifice controlului în trafic va ține cont de particularitățile și cerințele noului sistem de tarifare rutieră care va fi proiectat și realizat de către Prestator și nu invers în sensul că sistemele ITS și serviciile web cu funcționalități specifice controlului în trafic vor impune cerințe specifice pentru realizarea noului sistem de tarifare rutieră.

Prin urmare, autoritatea contractantă afirmă că informațiile puse la dispoziție operatorilor economici sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive, care să corespundă cerințelor și necesității sale, mai ales că toate informațiile necesare, respectiv datele în formatul solicitat de către Sistemul de Tarifare Rutieră, serviciile expuse cu funcționalități specifice controlului în trafic etc., se regăsesc la pct. 4.5.2. din caietul de sarcini.

În ceea ce privește critica față de răspunsul la întrebarea nr. 39, autoritatea contractantă arată că potrivit răspunsului 20 - c) *„Autoritatea contractantă confirmă că în cadrul portalului se va putea verifica poziția curentă și mișcarea unui vehicul pe hartă"*. De asemenea, la pct. 4.5.5 din caietul de sarcini se menționează că *„aplicația va oferi date similare cu cele oferite de către operatorii SETRE și trebuie să aibă următoarele minime caracteristici și funcționalități: să fie disponibilă pe dispozitive de tip smartphone Android sau IOS; să înregistreze pozițiile geografice având la baza coordonatele GPS"*.

Față de criticile contestatoarei privind răspunsul la întrebarea nr. 80, autoritatea contractantă arată că în Figura 2 Arhitectura Logică și Componentele Funcționale din caietul de sarcini, în cadrul Nucleului sistemului central, este prevăzută componenta Facturare (Billing) Notificare, interconectată cu serviciile de emitere rovinietă și peaj și cele privind taxarea per kilometru. De asemenea, la pct. 4.2.2 *Module necesare realizării sistemului informatic* din caietul de sarcini, se prevede:

13	Componente de facturare	Calculează și realizează facturi pe baza datelor prelucrate în modulul central, precum și urmărirea încasărilor acestora pentru autovehiculele înrolate în modul tarif per kilometru

Având în vedere cele menționate la răspunsul nr. 29, anterior, autoritatea contractantă precizează că cerințele funcționale dezvoltării acestui modul (facturare), interconectat cu serviciile de emitere rovinietă și peaj și cele privind taxarea per kilometru, nu pot fi elaborate decât în faza de analiză și proiectare a Sistemului de Tarifare Rutieră, pe parcursul derulării contractului.

Referitor la criticile privind răspunsul la întrebarea nr. 154, autoritatea contractantă arată că informații privind migrarea datelor se regăsesc în răspunsurile la solicitările de clarificare nr. 153 și 205 din clarificare, respectiv în măsura de remediere nr. 3 propusă prin prezentul punct de vedere, din care rezultă dimensionarea bazei de date care ar trebui să migreze în noul sistem informatic. De asemenea, precizează că potrivit răspunsului nr. 205, va pune la dispoziția ofertantului câștigător, ulterior semnării contractului, structura bazelor de date actuale și modelul de date, iar migrarea va presupune și migrare de date (metadate) și de documente, cu mențiunea că prin prezenta procedură nu intenționează sa aducă modificări sau actualizări ale sistemului actual utilizat, ci intenționează să-l înlocuiască complet prin noul sistem de tarifare rutieră.

Față de criticile privind răspunsul la întrebarea nr. 170, autoritatea contractantă susține că în Figura 2 - Arhitectură Logică și Componentele Funcționale din caietul de sarcini, a prezentat module necesare ale noului sistem de tarifare rutieră. Diagrama finală a noului sistem de tarifare rutieră trebuie să fie realizată în urma analizei și proiectării efective a sistemului, obiective în sarcina Prestatorului. În opinia sa, solicitarea contestatoarei, de furnizare a diagramei finale pentru realizarea unui sistem informatic nou, cu aplicabilitate la nivel național, care urmează a fi proiectat de către Prestator, dezvoltat de către Prestator și pus în funcțiune ar presupune în realitate furnizarea, la acest moment, de către Beneficiar prin Documentația de atribuire a însăși Proiectării noului sistem informatic, deși analiza de proiectare și de business o face viitorul Prestator, proiectare pe care Beneficiarul nu o deține și tocmai de aceea scoate la licitație aceste servicii. Prin urmare s-ar schimba fundamental tipologia contractului din „analiză - proiectare – execuție" în numai „execuție" fapt care presupune întârzieri capitale, întrucât Beneficiarul nu poate să realizeze „in house" această aplicație informatică. Astfel, s-ar genera o modificare fundamentală a atribuțiilor și responsabilităților părților în realizarea noului sistem informatic. Or, afirmă autoritatea contractantă, în condițiile în care ar fi deținut Diagrama finală a noului sistem electronic de tarifare rutieră nu ar fi solicitat servicii de analiză și proiectare viitorului Prestator, fiind suficientă numai achiziția produselor hardware.

În continuare, cu privire la criticile contestatoarei față de răspunsul la întrebările nr. 179 și 181, subliniază că există o corespondență a licențelor ORACLE, prezentate la pag. 17-18 din caietul de sarcini, pct. 3.8 - Licențe perpetue componente software, cu fiecare dintre modulele listate la pag. 15-16, cap. 3.3. Componente software, și tipul de licență, modul de licențiere și cantitatea, care sunt prevăzute la pct. 3.8 din caietul de sarcini.

Față de criticile contestatoarei referitoare la răspunsul la întrebarea nr. 181 din răspunsul consolidat, autoritatea contractantă susține că modul de alocare a licențelor (producție, testare, dezvoltare etc.) nu are relevanță în ceea ce privește posibilitatea de elaborare a unor oferte corecte, complete și competitive, deoarece tipul de licență, modul de licențiere și cantitatea sunt prevăzute la pct. 3.8 din caietul de sarcini.

De asemenea, în ceea ce privește răspunsul la întrebarea nr. 205, autoritatea contractantă arată că informații privind migrarea datelor se regăsesc în răspunsurile la solicitarea de clarificare nr. 153, care, în opinia sa, ar fi suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive, mai ales că au existat și măsurile de remediere nr. 2-4.

Totodată, autoritatea contractantă precizează că prin păstrarea funcționalităților sistemului existent (SIEGMCR), prevăzute la pct. 3.3 - *Componente software* din caietul de sarcini, nu a solicitat păstrarea aplicațiilor existente în cadrul SIEGMCR sau modificarea/actualizarea acestora prin noul sistem de tarifare rutieră, ci doar a funcționalităților acestora, sens în care nu va exista, așa cum susține contestatoarea, „o reală interdependență între cele două sisteme (actual și viitor)".

În continuare, cu privire pct. A1 – subpunctul 2 din contestație, autoritatea contractantă susține că nu a cerut păstrarea aplicațiilor existente în cadrul SIEGMCR sau modificarea/actualizarea acestora prin noul sistem de tarifare rutieră. Faptul că anumite componente ale sistemului se află în proprietatea operatorului economic elaborator al sistemului existent nu afectează, în niciun fel, migrarea datelor, așa cum afirmă contestatoarea. În acest sens, reiterează că „Prin păstrarea funcționalităților sistemului existent (SIEGMCR), prevăzute la pct. 3.3 - Componente software din caietul de sarcini, autoritatea contractantă nu a solicitat păstrarea aplicațiilor existente în cadrul SIEGMCR sau modificarea/actualizarea acestora prin noul sistem de tarifare rutieră, ci doar a funcționalităților acestora, sens în care nu va exista, așa cum susține contestatorul «o reală interdependență între cele două sisteme (actual și viitor)»". Chiar dacă anumite module, aferente produselor software dezvoltate personalizat în cadrul SIEGMCR, sunt în proprietatea operatorului economic elaborator al sistemului existent, datele înregistrate în acestea sunt în proprietatea, exclusivă, a autorității contractante și pot să migreze în noul sistem informatic.

Referitor la volumul de date ce urmează a fi migrat, autoritatea contractantă susține că acesta nu poate fi furnizat, având în vedere că sistemul actual este în producție și va înregistra date până la data punerii în producție a noului sistem de tarifare rutieră, adică un interval de peste 2 ani.

De asemenea, menționează autoritatea contractantă, informații privind migrarea datelor se regăsesc în răspunsurile la solicitările de clarificare nr. 153, care, în opinia sa, sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive.

În ceea ce privește păstrarea funcționalităților sistemului existent (SIEGMCR), prevăzute la pct. 3.3 - *Componente software* din caietul de

sarcini, autoritatea contractantă susține că nu implică păstrarea aplicațiilor existente în cadrul SIEGMCR sau modificarea/actualizarea acestora prin noul sistem de tarifare rutieră, așa cum menționează și contestatoarea, că *„autoritatea contractantă a clarificat faptul că sistemul de taxare «time based» va fi un sistem nou dezvoltat"*.

Față de critica contestatoarei potrivit căreia *„(...) autoritatea contractantă nu asigură nici posibilitatea tehnică de intervenire asupra softurilor și sistemelor protejate de drepturi de proprietate intelectuală (în favoarea respectivului operator), făcând practic impredictibilă posibilitatea tehnică efectivă de a dezvolta ceva ce nu «aparține» nici autorității, nici altui operator (diferit de cel care deja a elaborat sistemul existent)"*, autoritatea contractantă afirmă că este în contradicție totală cu afirmația acesteia potrivit căreia „Autoritatea contractantă a clarificat faptul că sistemul de taxare «time based» va fi un sistem nou dezvoltat", fapt care, în opinia sa, face ,,dovada abordării cu rea intenție a documentației prin extragerea din context a informațiilor și prin prezentarea ca adevărată a unei situații false", deoarece păstrarea funcționalităților sistemului existent (SIEGMCR), prevăzute la pct. 3.3 - Componente software din caietul de sarcini, nu implică păstrarea aplicațiilor existente în cadrul SIEGMCR sau modificarea/ actualizarea acestora prin noul sistem de tarifare rutieră.

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă reiterează că prin cele prevăzute prin caietului de sarcini și prin răspunsurile la solicitările de clarificare, a pus la dispoziția ofertanților toate informațiile necesare pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive, situație care, în opinia sa, cererea societății contestatoare, de anulare a procedurii este nejustificată și tardivă raportat la perioada de 10 zile, începând cu ziua următoare (23.01.2024) luării la cunoștință de către contestatoare a documentației de atribuire.

Referitor la pct. A3 din contestație, autoritatea contractantă precizează că a prevăzut prin caietul de sarcini, la pct. 1.3.2 Obiectivele specifice ale proiectului, printre care și analiza, proiectarea și dezvoltarea de module software specifice proiectului, care sunt obligații ale Prestatorului solicitate prin caietul de sarcini, sens în care redă și prevederile cap. 5.1 – Analiza și proiectarea din caietul de sarcini, arătând că în urma activităților de analiză și proiectare derulate de către Prestator, pentru a se obține un sistem final operațional se vor desfășură activități de configurare, testare și implementare (deployment), și nu de ,,negociere între Părți cum fals afirmă contestatoarea".

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă afirmă că mențiunea contestatoarei potrivit căreia *„următoarele aspecte care, raportat la fondul unor dintre răspunsurile furnizate, afectează semnificativ posibilitatea de a pregăti o ofertă în condițiile în care, explicit, li s-a impus ofertanților următoarea obligație «toate componentele și subcomponentele vor trebui să se regăsească în clar în cadrul ofertei tehnice propuse»"* este extrasă din context, cerința caietului de sarcini făcând referire exclusiv la pachetul de licențe: *„Pachetul de licențe va fi livrat cu toate componentele software necesare pentru a asigura rularea aplicațiilor în bune condiții, fără a fi*

necesară achiziția de către Beneficiar de produse software/licențe suplimentare, atât pe perioada de derulare a contractului, cât și ulterior finalizării acestuia. Toate componentele și subcomponentele vor trebui să se regăsească în clar în cadrul ofertei tehnice propuse. Nu facem referire la subscripții software, ci doar la licențe care trebuie să fie un pachet complet și perpetuu".

De asemenea, cu privire la pct. B1 din contestație, autoritatea contractantă arată că informații privind migrarea datelor se regăsesc în răspunsurile la solicitările de clarificare nr. 153 și 205, care, în opinia sa, sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive.

Cu privire la pct. B2 din contestație, autoritatea contractantă redă întrebările și răspunsurile nr. 172 și 174 din răspunsul consolidat, susținând că societatea contestatoarea ,,nu vrea să citească, în mod corect, prevederile caietului de sarcini referitoare la acest subiect, ba mat mult insistă în această stupoare și ulterior răspunsului la solicitarea de clarificare".

Față de cele de mai sus, autoritatea contractantă susține că dorește ca în cadrul modulului contravenții, Prestatorul să pună la dispoziție un instrument de procesare a imaginilor transmise din locațiile punctelor de control, instrument al cărui aport este de a filtra imaginile în scopul îmbunătățirii calității acestora și gradului de încredere cu privire la rezultatul înregistrărilor din punctele de control. Acesta este și motivul pentru care, în răspunsul la solicitarea de clarificare, a transmis că rata de recunoaștere pe care o va impune echipamentelor din punctele de control va fi de 95% (nu instrumentului pus la dispoziție de prestator), precum și faptul că aceste echipamente urmează a fi achiziționate. În opinia autorității contractante, afirmația contestatoarei potrivit căreia aceste performanțe sunt impuse instrumentului pus la dispoziție de viitorul contractant sau ,,că există vreo punitate reprezintă doar o (altă) încercare a acesteia de a induce în eroare Consiliul", mai ales că etapa corespondentă pentru a testa calitatea video actuală este prevăzută în graficul de execuție la poziția - Dezvoltare modul central contravenții.

Față de critica de la pct. B3 din contestație, autoritatea contractantă învederează că funcționalitățile de bază ale aplicației mobile sunt prevăzute, în conformitate cu prevederile Legii nr. 226/2023, în mod detaliat, prin răspunsul 28, iar alte funcționalități decât cele în conformitate cu prevederile Legii nr. 226/2023, precum cele de stabilire a unui punct de destinație în vederea estimării tarifului datorat, de urmărire a traseului pe hartă și de primire a alertelor vor fi stabilite și detaliate, în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului, în susținere, redă răspunsul nr. 39 din clarificarea nr. 1.

În aceeași ordine de idei, autoritatea contractantă învederează că potrivit răspunsului nr. 20 c) *„Autoritatea contractantă confirmă că în cadrul portalului se va putea verifica poziția curentă și mișcarea unui vehicul pe hartă"*. Totodată, precizează că potrivit pct. 4.5.5 din caietul de sarcini, *„aplicația va oferi date similare cu cele oferite de către operatorii SETRE și*

trebuie să aibă următoarele minime caracteristici și funcționalități: să fie disponibilă pe dispozitive de tip smartphone Android sau IOS; să înregistreze pozițiile geografice având la baza coordonatele GPS".

De asemenea, autoritatea contractantă redă și răspunsurile la întrebările nr. 163 și 187, opinând că informațiile puse la dispoziție sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive, răspunsurile la solicitările de clarificare pe care le-a întocmit trebuie citite și analizate în ansamblu, nu punctual.

Cu privire la pct. B4 din contestație, autoritatea contractantă învederează că potrivit pct. 4.5.8 *Integrarea cu alte sisteme externe* din caietul de sarcini: *„Sistemul va permite schimbul de date unidirecțional sau bidirecțional pe protocoale standardizate cu respectarea cerințelor de securitate prin interfețe de acces programatic, de tip API/WebServices (transfer de date/mesaje via XML, JSON, SOAP, standarde de tip openAPI). Cadrul Național de Interoperabilitate (CNI) cuprinde mai multe niveluri de interoperabilitate: juridic, organizațional, semantic, tehnic. Proiectul va trebui adaptat din punct de vedere semantic și tehnic cu CNI/EIF".*

Față de pct. B5 din contestație, autoritatea contractantă precizează că solicitările de clarificare au în vedere variante posibile ale rezultatului analizei efectuate de către Prestator și, ca atare, ,,antepronunțarea autorității contractante la acest moment nu ar face decât să elimine necesitarea analizei cu privire la acest aspect", în condițiile în care potrivit celor menționate la răspunsul nr. 28 din clarificarea nr. 1, dacă în etapa de analiză și proiectare se stabilește posibilitatea alegerii unui punct de destinație poate fi necesară emiterea unor notificări privind rutele ocolitoare, evenimente etc. în aplicația mobilă, marcate de către un operator; pentru acest motiv, aspectele privind notificările vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului, iar ,,un operator economic cu experiența poate estima efortul necesar luând în considerare un volum de dezvoltare pentru scenariile în care toate ipotezele sunt valabile".

Cu privire la pct. B6 din contestație, autoritatea contractantă învederează că potrivit răspunsului nr. 34 *„În momentul de față: se alege setul de contravenții pentru preluare folosind filtrele tip: Status, Data start, Data stop contravenție; contravențiile se împart în pachete pe „locație" și pe ore, și se afișează sub forma de pachete pe fiecare oră; după selectarea pachetului de contravenții se selectează locația și este afișată pagina de validare, se validează/invalidează contravenția; în urma validării contravenției, sistemul generează automat, procesele-verbale de constatare a contravențiilor gata de tipărire pentru toate numerele de înmatriculare care au fost validate".* De asemenea, conform Răspuns 34 b *„Aspectele privind gruparea pachetelor de contravenții pe agenți constatatori vor fi stabilite în faza de analiză și proiectare, pe parcursul derulării contractului" „- autoritatea contractantă a detaliat fluxul actual de funcționare a modulului de contravenții și a subliniat ca aspecte privind gruparea contravențiilor pe agenți constatatori vor fi stabilite în perioada de analiză, confirmând prin acest răspuns întrebarea de la punctul b)".*

Prin urmare, autoritatea contractantă susține că nu a încălcat principiul transparenței atât timp cât cerințele sale sunt de natura logică, iar informațiile puse la dispoziție sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive. În acest sens, precizează că a solicitat, în mod explicit, în fazele proiectului perioada de analiză și proiectare, iar caietul de sarcini nu are ca scop substituirea acestor faze.

Cu privire la criticile de la pct. B7 din contestație, autoritatea contractantă consideră că informațiile puse la dispoziție sunt suficiente pentru elaborarea unor oferte corecte, complete și competitive, având în vedere următoarele:

a) caietul de sarcini nu exprimă la nivel de granularitate tehnică un sistem existent, ci mai degrabă la nivel conceptual și modular. Pentru detalille tehnice au fost definite faze distincte în proiect – Analiză și proiectare;

b) prin răspunsul nr. 35 se clarifică faptul că funcționalitățile existente vor fi preluate și în noul sistem și consideră că descrierea modulelor actualului sistem poate duce la colaborarea unei oferte;

c) în caietul de sarcini sunt descrise modulele actualului sistem.

Față de criticile de la pct. B8 din contestație, autoritatea contractantă precizează că potrivit Legii nr. 226/2023, tariful datorat se calculează prin înmulțirea unui tarif unitar cu distanța parcursă. Tariful unitar reprezintă tariful pe unitatea de kilometru stabilit pe categorii de drum (autostrăzi și drumuri naționale) în funcție de parametrii de clasificare ai vehiculului, respectiv (MTMA) și încadrarea în clasa de emisii poluante (EURO). În susținere, redă răspunsul nr. 194 din cadrul răspunsului consolidat, arătând că nu a folosit în cuprinsul caietului de sarcini expresia „segmente invalide" și prin urmare nu poate identifica obiectul criticii.

De asemenea, având în vedere că parametrii și algoritmul de calcul al tarifului sunt precizați clar în legislație și reiterați în cadrul documentației, autoritatea contractantă ,,bănuiește că este vorba de modul de tratare a unor excepții, caz în care tratamentul acestora este mai mult decât indicat să fie făcut în perioada de analiză, pe parcursul derulării contractului".

În ceea ce privește susținerile KAPSCH TRAFICCOM AG cu privire la anularea documentației de atribuire, autoritatea contractantă susține că acestea sunt tardive, întrucât sunt formulate ulterior termenului de 10 zile de la data publicării documentației de atribuire în SEAP în cazul în cazul în care ar fi constatat caracterul nelegal, restrictiv sau excesiv al unor cerințe cuprinse în documentația de atribuire.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 25917/25.04.2024, KAPSCH TRAFICCOM AG a înaintat dovada cheltuielilor, respectiv factura nr. OG652/19.03.2024, în valoare de 29.829 lei.

În urma luării la cunoștință a măsurilor de remediere precizate în punctul de vedere de mai sus, de către autoritatea contractantă, prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 27046/30.04.2024, a înaintat note scrise, arătând următoarele:

„Prezentele note reflectă poziția contestatoarei privind măsurile de remediere menționate de către autoritatea contractantă prin punctul de vedere formulat (cu vădita nerespectare a termenului legal impus în acest

sens), măsuri posibil a fi adoptate însă doar sub condiția admiterii contestației de către Consiliu.

Având în vedere că:

(a) Autoritatea contractantă recunoaște explicit, prin punctul de vedere formulat în cauză, faptul că, în raport de aspectele considerate de către KAPSCH insuficiente și neclar redate inițial în cuprinsul documentației de atribuire și ulterior în Clarificarea nr. 1, ar putea să adopte anumite măsuri de remediere prin care să aducă la cunoștința operatorilor economici interesați mai multe informații / date tehnice / documente decât cele care au fost anterior furnizate prin Clarificarea nr. 1; așadar, autoritatea contractantă confirmă atât faptul că asemenea date și documente există, cât și faptul că, în realitate, sunt totuși necesare completări ale documentației de atribuire;

(b) Autoritatea contractantă nu a publicat, încă, în SEAP măsurile concrete de remediere (indicate exclusiv prin punctul de vedere formulat în cauză, condiționat de admiterea contestației), arătând explicit faptul că respectivele completări pot fi aduse la cunoștința operatorilor economici interesați doar dacă se va decide astfel de către Consiliu; cu alte cuvinte, conduita autorității contractante este, în realitate, contradictorie dat fiind că, pe de o parte, indică explicit măsurile de remediere posibil a fi adoptate (confirmând inclusiv necesitatea acestora), însă nu procedează și la publicarea efectivă a acestora;

(c) Termenul de soluționare a contestației a fost deja tergiversat prin conduita CNAIR de a formula și depune punctul de vedere într-un termen de 21 de zile de la data comunicării contestației, deși termenul legal impus în acest sens este de doar 5 zile. Cu alte cuvinte, termenul legal de soluționare a prezentei contestații a fost deja tergiversat chiar de către autoritatea contractantă care a transmis cu întârziere punctul său de vedere.

(d) Contractul ce va fi atribuit este finanțat din fondurile Uniunii Europene, prin programul / proiectul Planul National de Redresare si Reziliența - PNRR și, în consecință, este necesară o desfășurare temeinică, legală, completă, diligentă și, totodată, cu celeritate a procedurii, tocmai pentru a se asigura respectarea sursei de finanțare. Pe de altă parte, proiectul este de importanță națională deosebită tocmai pentru că, prin contractul ce va fi atribuit, se va realiza un sistem electronic de tarifare rutieră cu caracteristici și funcționalități având caracter de noutate și elemente diferite față de sistemul actual;

(e) KAPSCH a întreprins toate demersurile necesare aflate în responsabilitatea și controlul său (precum depunerea recipisei de consemnare a cauțiunii odată cu contestația și formularea notelor scrise imediat ulterior studiului dosarului de achiziție publică, chiar dacă punctul de vedere al Autorității contractante nu era încă formulat și depus) tocmai pentru a nu tergiversa termenul legal de soluționare a contestației (...) vă rugăm: Să admiteți contestația și să obligați autoritatea contractantă la adoptarea măsurilor de remediere indicate, de altfel, prin punctul de vedere formulat în cauză; să obligați autoritatea contractantă să stabilească o

perioadă rezonabilă pentru depunerea ofertelor, în mod proporțional cu volumul și complexitatea informațiilor care urmează a fi transmise prin intermediul măsurilor de remediere adoptate (ulterior publicării acestora în SEAP).

Vă rugăm să admiteți contestația și să obligați autoritatea contractantă la adoptarea măsurilor de remediere indicate, de altfel, prin punctul de vedere formulat în cauză. Să obligați autoritatea contractantă să stabilească o perioadă rezonabilă pentru depunerea ofertelor, în mod proporțional cu volumul și complexitatea informațiilor care urmează a fi transmise prin intermediul măsurilor de remediere adoptate (ulterior publicării acestora în SEAP)".

Din documentele depuse la dosarul cauzei și din susținerile părților, Consiliul reține următoarele:

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire, prin „licitație deschisă", derulată online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Servicii de dezvoltare și implementare a soluției informatice, inclusiv furnizarea de echipamente și software de bază în cadrul proiectului «Sistem electronic de tarifare rutieră» - lot 1 – Sistem informatic centralizat", cod CPV 72200000-7 Servicii de programare și de consultanță software (Rev.2) publicând, în S.E.A.P., anunțul de participare nr. CN1064436/22.01.2024.

La pct. II.1.5) din cadrul anunțului de participare, organizatoarea procedurii a precizat că valoarea totală estimată este cuprinsă între 224.686.000 lei și 258.388.900 lei, fără TVA; la pct. II.2.5) din cadrul aceluiași document, a fost stabilit criteriul de atribuire: *„cel mai bun raport calitate-preț"*, factorii de evaluarea și ponderea acestora fiind: *,,Prețul ofertei – 40%; Experiența deținută de arhitect de sistem – 12%; Experiența deținută de arhitect de soluție – 12%; Experiența deținută de coordonator analiză – 9%; Demonstrarea unei metodologii adecvate de prestare a serviciilor precum și planificarea adecvată a resurselor tehnice și umane în corelare cu specificul și complexitatea activităților desfășurate în cadrul contractului – 18%".*

Referitor la documentația de atribuire, Consiliul reține că autoritatea contractantă a publicat, în S.E.A.P., sub identificator [CN1064436/00034] documentul - Clarificare 1 la procedura de atribuire a contractului avand ca obiect *«SERVICII DE DEZVOLTARE ŞI IMPLEMENTARE A SOLUŢIEI INFORMATICE, INCLUSIV FURNIZAREA DE ECHIPAMENTE ŞI SOFTWARE DE BAZĂ în cadrul proiectului "SISTEM ELECTRONIC DE TARIFARE RUTIERA"»- Lot 1 – Sistem informatic centralizat"*.

În urma luării la cunoștință a conținutului aferent, societatea KAPSCH TRAFFICCOM AG a formulat contestația dedusă soluționării, solicitând cele menționate în partea introductivă, inclusiv suspendarea procedurii de atribuire în cauză.

Prin Încheierea nr. 966/C6/844/853/875/26.03.2024, Consiliul a respins, cererea de suspendare a procedurii de atribuire, formulată de către

societatea KAPSCH TRAFFICCOM AG, în contradictoriu cu COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA.

Pe de altă parte, Consiliul are în vedere că autoritatea contractantă, în baza principiului asumării răspunderii, consacrat la art. 2 alin. 2) lit. f) din Legea nr. 98/2106 privind achizițiile publice, a publicat în S.E.A.P., în data de 02.04.2024, sub identificator [CN1064436/00042], documentul intitulat *,,Clarificare din oficiu automată – DF1201599''*, potrivit căruia *,,Autoritatea contractantă a suspendat procedura de achiziție publică în data de 28.03.2024, până la pronunțarea unei Decizii de către C.N.S.C. în vederea soluționării contestațiilor, precum și până la stabilirea duratei de prelungire a termenului de depunere a ofertelor cu o perioadă adecvată, suficientă și proporțională cu amploarea modificărilor ce vor fi aduse prin eventualele măsuri de remediere, precum și pentru respectarea prevederilor legale aplicabile în materia achizițiilor publice''*.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că KAPSCH TRAFFICCOM AG a transmis recipisa de consemnare a cauțiunii cu nr. 210066023/2 din 21.03.2024 din care rezultă consemnarea cauțiunii în cuantum legal, pe seama și la dispoziția C.N.S.C, corespunzător dosarului nr. 875/2024.

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

Referitor la fondul cauzei, prin raportare la dispozițiile art. 18 alin. 1) din Legea nr. 101/2016, potrivit cărora *,,(...) autoritatea contractantă are obligaţia de a transmite Consiliului şi contestatorului, din oficiu, punctul său de vedere asupra contestaţiei''*, Consiliul ține seama că, prin adresa nr. 37986/11.04.2024, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 22512/11.04.2024, autoritatea contractantă propune umătoarele 6 (șase) măsuri de remediere, *,,pentru a preîntâmpina un blocaj, precum și prelungirea nejustificată cu o durată și mai mare de timp a momentului depunerii ofertelor decât cea scursă până în prezent, întrucât schimbarea sistemului de tarifare rutieră în România reprezintă un jalon din PNRR, iar măsura de introducere a unui sistem de tarifare rutieră electronică este reglementată de Legea nr. 226/2023 cu termen de implementare la 01.01.2026, autoritatea contractantă, doar în măsura în care CNSC apreciază ca fiind oportun și strict necesar, este dispusă să adopte următoarea măsură de remediere:*

- ***Măsura de remediere nr. 1*** prin care se completează Răspunsul 10 din Clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: *„În conformitate cu prevederile OG nr. 8/2022 privind interoperabilitatea sistemelor de tarifare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata tarifelor rutiere, în cazul constatării neplății tarifelor rutiere, prevăzută la pct. 5 din 1.2 Cadrul legal din caietul de sarcini, Direcția generală permise de conducere și înmatriculări din cadrul MAI, va acorda acces autorității contractante prin proceduri de interogare automată, la date din Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate - RNEPCVI (în cazul vehiculelor înmatriculate în România) sau la date obținute automat de către DRPCIV de la punctele*

naționale de contact din celelalte state membre ale Uniunii Europene, cu privire la vehiculele înmatriculate și deținătorii acestora. În scopurile mai sus prevăzute, accesul în RNEPCVI se va efectua prin intermediul aplicației informatice a Sistemului european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), prin căutări automate, utilizând un număr de înmatriculare complet. Condițiile tehnice de acces, la nivel rețea de comunicație, către RNEPCVI vor fi furnizate de către Direcția Generală pentru Comunicații și Tehnologia Informației, din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. «Structura și setul de date privind vehiculele și deținătorii acestora, necesare căutărilor automate, precum și elementele de date furnizate ca rezultat al căutărilor automate.

A. Elemente de date necesare pentru efectuarea căutării automate

Rubrica	*O/F(1)*	*Comentarii*
Date privind vehiculul	*O*	
Statul membru de înmatriculare	*O*	
Numărul de înmatriculare	*O*	*[A(2)]*
Date referitor la neplata unui tarif rutier	*O*	
Statul membru pe teritoriul căruia a survenit neplata unui tarif rutier	*O*	
Data de referință a evenimentului	*O*	
Ora de referință a evenimentului	*O*	

B. Elemente de date furnizate ca rezultat al căutării automate

B. 1. Date privind vehiculele

Rubrica	*O/F (1)*	*Comentarii*
Număr de înmatriculare	*O*	
Număr șasiu/Numărul de identificare al vehiculului (VIN)	*O*	
Statul membru de înmatriculare	*O*	
Marca	*O*	*[D.1(2)]*
Modelul vehiculului	*O*	*[D.3(2)]*
Cod categorie UE	*O*	*[J]*
Clasa de emisii EURO	*O*	
Clasa de emisii de CO2	*F*	*Aplicabil numai pentru vehicule grele*
Data reclasificării	*F*	*Aplicabil numai pentru vehicule grele*

CO2 în g/tkm	F	Aplicabil numai pentru vehicule grele
Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat	0	

B.2. Date privind proprietarii/utilizatorii vehiculelor

Rubrica	O/F(1)	Comentarii
Date privind proprietarul vehiculului	O	[C.2(2)] Datele se referă la titularul certificatului de înmatriculare
Numele de familie al titularului certificatului de înmatriculare/ Denumirea societății	O	(C2.1) Se folosesc câmpuri separate pentru nume, infixe, titluri, etc. Se comunică în format imprimabil.
Prenume	O	(C2.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale. Se comunică în format imprimabil.
Adresă	O	(C.2.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, locul de reședință, statul de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitate juridică		Persoană fizică, asociație, întreprindere, societate etc.
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă
Date privind utilizatorul vehiculului	O	(C.3) Datele se referă la utilizatorul vehiculului
Numele de familie al utilizatorului (denumirea societății)	O	(C.3.1)
Prenume	O	(C.3.2)
Adresă	O	(C.3.3)

Sexul	*F*	
Fata nașterii	*O*	
Entitate juridică	*O*	*Persoană fizică, asociație, întreprindere, societate, etc*
Locul nașterii	*F*	
Număr de identificare	*F*	*Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă*
		În cazul vehiculelor casate, al vehiculelor sau al plăcuțelor de înmatriculare furate sau al certificatelor a căror valabilitate a fost depășită, nu se furnizează informații referitoare la proprietar/utilizator. În schimb, se transmite mesajul „Informații necomunicate”

Abrevieri:

(1) O - obligatoriu, în cazul în care informația este disponibilă în registrul național aparținând statului membru al Uniunii Europene, altul decât România; F = facultativ.

(2) Cod corespunzător, potrivit abrevierilor prevăzute în Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule.»

Conform prevederilor Legii nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, «datele de identificare privind deținătorul unui vehicul înmatriculat în România, obținute de la Ministerul Afacerilor interne - Direcția generală permise de conducere și înmatriculări se corelează cu datele furnizate de Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor din Ministerul Afacerilor Interne, în conformitate cu informațiile existente în Registrul național de evidență a persoanelor, în cazul persoanelor fizice sau cu datele furnizate de Ministerul Justiției - Oficiul Național al Registrului Comerțului în cazul persoanelor juridice».

În scopul furnizării acestor date, Ministerul Afacerilor Interne, prin Direcția generală permise de conducere și înmatriculări și Direcția Generală pentru Evidența Persoanelor, Ministerul Justiției, prin Oficiul Național al Registrului Comerțului, și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea contractantă vor încheia protocoale de colaborare";

- ***Măsura de remediere nr. 2*** prin care se completează răspunsul nr. 216 din clarificarea nr. 1 cu următoarele informații, deși acestea se regăsesc în legislația incidentă: *„Informațiile referitoare la datele înscrise în SIEGMCR la achitarea tarifului - conform normelor metodologice, aprobate prin OMT nr. 1463/2018, sunt reprezentate de datele prevăzute la art. 6. (1) și 9. (1) din normele metodologice, astfel: «Art. 6. (1) La achitarea tarifului de utilizare și emiterea rovinietei la punctele de lucru ale distribuitorilor prin intermediul echipamentelor prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. a), prin aplicațiile prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. b) sau prin intermediul terminalelor prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. e) pct. (i), aceștia vor elibera solicitantului: a) documentul fiscal care atestă plata sumei încasate; b) documentul care conține informațiile ce se înregistrează în baza de date a SIEGMCR, respectiv: (i) numele distribuitorului și datele de identificare ale punctului de lucru sau, după caz-, ale terminalului la care sa emis rovinieta; (ii) data și ora emiterii rovinietei; (iii) seria rovinietei și seria unică a tranzacției; (iv) numărul de înmatriculare al vehiculului; (v) numărul de identificare al vehiculului, în cazul achitării tarifului pentru: (vii) anul, luna, ziua și ora de la care este valabilă rovinieta; (viii) anul, luna, ziua expirării valabilității rovinietei, conform perioadei de valabilitate solicitate; (ix) nivelul tarifului în euro; (x) nivelul tarifului în lei; (xi) cursul de schimb euro/leu; (xii) în cazul rovinietelor cu valabilitate mai mare sau egală cu 30 de zile, acordul/refuzul solicitantului de a fi notificat, prin e-mail, cu privire la expirarea perioadei de valabilitate; (xiii) adresa de e-mail furnizată de către solicitant, dacă acesta a fost de acord cu notificarea prevăzută la pct. (xii). Art. 9.(1) La achitarea tarifului de trecere și emiterea peajului la punctele de lucru ale distribuitorilor prin intermediul echipamentelor tehnice prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. a), prin aplicațiile prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. b) sau prin intermediul terminalelor prevăzute la art. 1 alin. (6) lit. e) pct. i), aceștia vor elibera solicitantului: a) documentul fiscal care atestă plata sumei încasate; b) documentul care conține informațiile ce se înregistrează în baza de date a SIEGMCR, respectiv: (i) numele distribuitorului și datele de identificare ale punctului de lucru sau, după caz, ale terminalului la care sa emis peajul; (ii) data și ora emiterii peajului; (iii) seria peajului și seria unică a tranzacției; (iv) numărul de înmatriculare al vehiculului; (v) numărul de identificare al vehiculului: (vi) tipul vehiculului; (vii) anul, luna, ziua expirării valabilității peajului; (viii) nivelul tarifului în lei”;*

- ***Măsura de remediere nr. 3*** *prin care se completează Răspunsul 216 din Clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: „Sistemul SIEGMCR are în componența sa 5 baze de date. Detalii despre informațiile conținute de acestea și dimensiunile lor sunt evidențiate în pasajele următoare: Baza de date Depozitar model Data Integrator și Analytics. Această bază de date conține date specifice produselor Oracle data Integrator și Oracle Analytics. - Scenarii proiecte Oracle Data Integrator; - Depozitar modele Oracle Data Integrator; - Depozitar model de date Oracle Analytics. Dimensiunea baze de date (date utilizate) este de aproximativ 10 Gb. Bază de date depozitar infrastructură Oracle Fusion Middleware. Această bază de date conține date*

specifice produselor Oracle Fusion Middleware. Dimensiunea baze de date (date utilizate) este de aproximativ 10Gb. Baza de date modul contravenții. Această bază de date conține informațiile modulului de contravenții cu următoarele specificații: Nomenclatoare specifice activității de contravenție; Date configurare modul de contravenții; Citații; Dosare; Sentințe; Procese-verbale contravenții; Depozitar model rapoarte; Date agenți constatatori; Date despre imaginile recepționate de la locațiile de control - stare procesare, grupare pe agenți constatatori; - Date despre vehicule scutite de la plata rovinietei; - Date puncte de control; - Date istorice procesări și procese-verbale, - Structuri de date utilizator și roluri acces modul contravenții Dimensiunea bazei de date (date utilizate) este de aproximativ 1 Tb. 4. Bază de date operațională emitere roviniete și peaj. Această baza de date conține structurile de date ce persistă informații despre rovinietele emise, precum și despre tariful de peaj emis și a evidenței trecerilor efectuate în obiectivele specific peaj. Scheme bazei de date specifice evidenței emiterii de roviniete conțin: Nomenclatoare: o Localități; o Județe; o Țări; o Categorii vehicule; o Cote TVA; o Sărbători legale; o Tip cerere; o Tip facturi; o Tip scutire plată; o Tip tranzacție emitere; o Tip ordin de control; o Tip emitent; o Tip partener; o Durate valabilitate roviniete. Parteneri; Puncte de lucru parteneri; Utilizatori; Valute; Date despre plătitori; Date despre rovinietele emise; Facturi;Comisioane; Tarife; Cereri de returnare tarif; Cursuri valutare; Echipaje control mobile; Audit. Schema bazei de date specifice emiterii tarifului de trecere PEAJ conține: Nomenclatoare specifice: o Direcție trecere; o Obiective Peaj; o Parametrii modul; o Serii documente emitere; o Tarife Peaj; - Date configurație benzi de sens; - Date despre treceri efectuate de către autovehicule; - Date detecții treceri; - Date despre Plăți efectuate; - Facturi; - Date despre plătitori tarif trecere; - Dimensiunea bazei de date (date utilizate) este de aproximativ 1Tb și conține datele ultimilor 4 ani; 5. Baza de date istoric roviniete emise și prelucrarea raportori. Această bază de date conține toate datele istorice replicate din baza operațională, mai precis datele rovinietelor emise din anul 2010 până în prezent și a tarifelor de trecere PEAJ din anul 2015 până în prezent. De asemenea, în această bază de date sunt construite scheme specific sistemelor de raportare care agregă și calculează date în funcție de raport. Datele sunt procesate în sistemul de tip data integrator. Dimensiunea bazei de date (date utilizate cu compresie) este de aproximativ 2 Tb. 6. Imagini și metadate recepționate din locațiile de control. Imaginile și metadatele recepționate din locațiile de control sunt stocate într-un volum de stocare ce este partajat de sistemele care procesează imaginile, iar dimensiunea acestuia este de 15Tb";

- ***Măsura pe remediere nr. 4*** prin care se elimină din cadrul răspunsului nr. 216 din Clarificarea nr. 1 ultima parte respectiv *„și vor prezenta modalitatea prin care aceștia consideră că vor realiza migrarea datelor din aplicațiile existente la Beneficiar"*;

- ***Măsură pe remediere nr. 5*** prin care se completează răspunsul 12 din Clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: *„Autoritatea contractantă*

detaliază funcționalitățile componentelor software prevăzute la pct. 3.3 Componente software din caietul de sarcini, astfel: 3.3 Componente software • modul backoffice (nucleu central) cu următoarele funcționalități: - Gestiune nomenclatoare: categorii vehicule, durate de valabilitate roviniete, serii roviniete, țări de înmatriculare vehicule, regiuni, zone, județe, localități, valute, sărbători legale, codificări format numere de înmatriculare, translatare tipuri vehicule în categorii tarifare, modalități calcul comision distribuitori autorizați, cote TVA, cuantum sancțiuni contravenționale, soluționări cereri de restituire prevăzute de legislația în vigoare și efectuarea calculului exact al sumei ce trebuie restituită utilizatorului, scutiri la plată, anulare roviniete, gestionarea tranzacțiilor efectuate prin intermediul portalului/aplicației mobile deținute de CNAIR, modificarea adresei de e-mail la care se trimite notificarea privind expirarea valabilității rovinietei, activarea manuală a tranzacțiilor efectuate cu ordin de plată, alocarea conturilor de utilizator la punctele de lucru/echipajelor de control, etc. - Gestiune parteneri și puncte de lucru: introducere / autorizare / invalidare autorizare parteneri (operatori economici) și puncte de lucru, creare/dezactivare conturi de acces la aplicația de emitere roviniete/peaje, alocare drepturi specifice de emitere roviniete/peaje sau doar pentru un anumit tip de produs atât pentru utilizatori cât și pentru distribuitori, gestiunea convențiilor încheiate cu operatorii economici autorizată etc. - Expunere servicii web generice pentru roviniete și peaj: servicii expuse din SIEGMCR ce permit partenerilor autorizați procesele de: - inițiere Emitere Rovinieta/Peaj - Sistemul Extern al distribuitorului va trimite prin intermediul unui serviciu web parametrii necesari inițierii unei roviniete în sistemul SIEGMCR; - Confirmare Emitere Rovinieta/Peaj - Sistemul Extern al distribuitorului va trimite prin intermediul unui serviciu web parametrii necesari confirmării unei roviniete în sistemul SIEGMCR (seria rovinietei primite ca răspuns pe fluxul Inițiere Emitere Rovinieta); - Anulare Proces Inițiere Rovinieta/Peaj - Extern al distribuitorului va trimite parametrii necesari anulării emiterii inițiale a unei roviniete în sistemul SIEGMCR (seria rovinietei primite ca răspuns pe fluxul Inițiere Emitere Rovinietă). Acest flux poate fi apelat în cazul în care clientul refuză semnarea copiei partener. SIEGMCR va realiza toate validările necesare anulării unei roviniete inițiate (în status „Așteptare confirmare partener") în sistem. - Corecție Rovinietă/Peaj - Sistemul Extern al distribuitorului va trimite parametrii necesari corecției unei roviniete active în sistemul SIEGMCR. Acest flux poate fi apelat doar în N (parametru configurabil în SIEGMCR) minute de la emiterea unei roviniete, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. - Gestiune job-uri programate: joburi automate ce rulează in SIEGMCR la intervale predefinite de utilizator și care se referă la: transmitere mailuri de notificare către clienți la expirarea valabilității rovinietelor, actualizare lista vehicule exceptate de la achitarea tarifelor, import date RAR, verificare conexiune DRPCIV, export facturi și documente aferente achitării tarifelor prin intermediul portalului) aplicației mobile deținute de CNAIR, import curs valutar Gestiune și planificare echipaje de control: • Dispecerat: - Consultare planuri de control (regiune,

zonă, data start, data stop); - Emitere ordine de control; - Raport zilnic de activitate (regiune, zonă, data start, data stop); • Verificare și control: - Planuri de control (regiune, zonă, locație control data start, data stop, stare plan: în planificare; finalizat; anulat; pregătit execuție; în execuție; toate, alocare resurse); - Motive planuri control (descriere, tip echipaj, stare: activ/inactive/toate) - Motive ordine control (descriere, stare ordin de control: dispecerizat automat; dispecerizat manual; vehicul oprit; în lucru; neprocesat; anulat din lucru; finalizat ok; finalizat contravenție; abandon; închis - dubla sancționare); - Gestiune financiară: lista tarifelor aplicate, istoricul cursului valutar utilizat la achitarea tarifului de utilizare, conform dispozițiilor legale în vigoare, valute de referința (EUR, ROM, USD, alte valute), facturare către distribuitori, comisioane acordate distribuitorilor autorizați conform prevederilor legale în vigoare, tip scutiri la plată (ex. Legea 448/2006), diferite taxe ce pot fi aplicate utilizatorilor la anumite activități (ex: taxă cerere modificare număr auto), alocări ale DGASPC la DRDP - urile autorității contractante); - Gestiune categorii auto și a taxei aferente: valoare tarife, tipuri de vehicule, tipuri de tarife; • Portal emitere roviniete și peaj - portal deținut de CNAIR pentru achitarea rovinietei și peaj-ului, interconectat cu un procesator de plăți. Achitarea tarifelor se realizează exclusiv cu cardul bancar. Portalul are următoarele facilități: achitarea tarifelor, verificarea valabilității rovinietei, verificarea plăților/trecerilor pe la podurile peste Dunăre de la Fetești - Cernavodă, înregistrarea datelor vehiculului/vehiculelor. Utilizarea facilităților este condiționată de crearea unui cont cu o adresă de mail validă. • Aplicație mobilă pentru achiziție roviniete și peaj - aplicație mobilă deținută de CNAIR, disponibilă pe Android și IOS, pentru achitarea rovinietei și peaj-ului, interconectat cu un procesator de plăți. Achitarea tarifelor se realizează exclusiv cu cardul bancar. Oferă aceleași facilități ca și portalul web. • Aplicație web emitere roviniete pentru parteneri - aplicație web deținută de CNAIR și pusă la dispoziție partenerilor autorizați. Permite achitarea tarifului prin adăugarea a maxim 100 roviniete într-un coș virtual. • Aplicație web pentru colectarea datelor de la punctele de control roviniete și peaj; Suita de aplicații existentă în SIEGMCR a fost dezvoltată având în vedere un dispecerat de procesare contravenții înregistrate prin mijloace electronice. Suita de aplicații este formată din: aplicație Server - aplicație web care permite procesarea contravențiilor înregistrate de punctele de control din teren și permite generarea și emiterea proceselor-verbale pentru acestea; aplicație AOD (Automatic Offence Downloader) - aplicație care descarcă contravențiile înregistrate de către punctele de control (...) sistemul central de procesare contravenții – Reprezentare grafică - AOD - AOD este un mass downloader dezvoltat în tehnologie Java, care permite descărcarea contravențiilor din punctele de control aflate în teren. Aplicația AOD oferă următoarele facilități: Download simultan din mai multe puncte de control; Permite prioritizarea punctelor de control (de exemplu punctele de control mobile sunt preferate punctelor fixe, deoarece ele sunt online o perioadă mai scurtă); Permite descărcarea cu prioritate a anumitor contravenții; Permite configurarea amplasamentelor unde se descarcă

fișierele primite de la fiecare punct de control; Permite transferul securizat al fișierelor din aceste puncte de control, folosind protocoale de comunicații securizate (SSH, HTTPS); Permite ștergerea de pe echipamentele de detecție a fișierelor transferate în dispecerat; Oferă mecanisme de protecție la suprascriere în cazul transferurilor incomplete. Server. Aplicația centrală este proiectată într-o arhitectură standard de tip 3-tier formată din semenii de baze de date, serverul de aplicații și aplicația client. Având în vedere necesitatea asigurării disponibilității în sistem a contravențiilor înregistrate pe întreaga durată a ciclului activ de viață al acestora, incluzând termenele legale pentru emitere, expediere, răspunsuri și contestație, sistemul este capabil să gestioneze activ contravențiile pe durata unui an calendaristic, după care se recomandă arhivarea acestora. Componenta permite utilizarea simultană de către numărul necesar de operatori, astfel încât numărul de contravenții procesate de sistemul luat ca un întreg să fie mai mare sau egal decât numărul de contravenții înregistrate de echipamentele de detecție. Permite utilizarea în paralel de către mai mulți utilizatori. Permite definirea de drepturi și roluri dinamice pentru utilizatorii din sistem în funcție de organigrama organizației. În aplicație sunt definite următoarele roluri: agent, supervizor, operator financiar, administrator amplasamente mobile, administrator general. Aplicația este securizată și permite accesul doar la anumite funcționalități în funcție de rolul utilizatorului. Aplicația nu permite accesul la date cu caracter personal, decât utilizatorilor abilitați din partea beneficiarului. Aplicația este compatibilă cu principalele browsere ale momentului (Firefox, Chrome). Toate operațiile efectuate de către agenții constatatori sunt auditate și logate în sistem. Astfel, se poate reconstitui un raport de operații al agenților constatatori, precum și un raport detaliat al procesării unei contravenții. Pune la dispoziție servicii web prin care se poate realiza clasificarea unui vehicul, conform metodologiei de taxare specifice punctelor de taxare din România. • Aplicație web pentru prelucrarea datelor legate de contravenții si întocmirea actelor de contravenție presupune: Validarea evenimentelor reprezintă un set de operații manuale, efectuate de către agenții constatatori, cât și de operații automate realizate de către sistemul informatic, prin care evenimentul înregistrat este confirmat ca eveniment în sistem. Decizia este luată de către agentul constatator, sistemul informatic vine doar în sprijinul agentului constatator, prezentându-i informații necesare încadrării corecte în clasa de evenimente corespunzătoare. Operații care fac parte din procesul de validare: Agentul constatator verifica vizual ca numărul de înmatriculare detectat de sistem este chiar numărul înmatriculare din imagini. Dacă sunt diferențe, agentul constatator face corecturile de rigoare. Sistemul verifică în baza de date cu roviniete valide numărul identificat de către agent și afișează informațiile regăsite. Totodată, pe baza numărului înmatriculare, sistemul preia informații despre autovehicul din bazele de date ale D.R.P.C.I. V. și R.A.R. Aceste informații permit încadrarea corectă a autovehiculului în categoriile de rovinietă legale. Dacă pentru numărul de înmatriculare nu există rovinieta validă pentru data înregistrării evenimentului, evenimentul este

marcat ca fiind contravenție. Dacă există rovinietă validă la data înregistrării evenimentului pentru numărul de înmatriculare detectat, sau dacă deja a mai fost emis un eveniment pentru autovehiculul respectiv pentru ziua respectivă, sau dacă vehiculul este în lista de vehicule scutite de la plata rovinietei, evenimentul este invalidat automat de către sistem. În urma procesului de validare rezultă contravenții care îndeplinesc și respectă toate condițiile legale specificate în OG 15/2002 și OG 2/2001. Aflarea proprietarului. Odată ce evenimentul a fost validat și a devenit contravenție, pentru identificarea deținătorului (proprietarului/utilizatorului) vehiculului, în vederea generării și tipăririi PVCC-urilor se interoghează bazele de date ale D.R.P.C.I.V. Interogarea se face prin canale de comunicații securizate, asigurate de S.T.S. Tipărirea și trimiterea prin poștă a procesului verbal: După ce informațiile despre deținător (proprietar/utilizator) sunt regăsite, se generează un fișier needitabil, format .PDF, ce conține procesul verbal de constatare a contravenției (PVCC). Acest fișier este tipărit, semnat și trimis prin intermediul operatorului poștal cu scrisoare recomandată cu confirmare de primire către contravenient. • Servicii de control roviniete și peaj; • Aplicație web pentru gestiunea și operarea punctului de control PEAJ; • Modul de tip data-warehouse; • Modul de raportare; • Modul replicare baze de date - Oracle Goldengate for Oracle Database - permite replicarea tuturor datelor înregistrate la emiterea rovinietelor/peajelor într-o bază de date de tip History, utilizată la extragerea rapoartelor din Oracle Analytics. • Modul de captură și procesare imagini la punctele de control Aplicația dezvoltata are următoarele caracteristici generale: Permite integrarea cu module GPS care să ofere în sistem informații despre data și ora, precum și despre coordonatele geografice. Permite adăugarea/eliminarea camerelor video în sistem fără a fi necesară repornirea aplicației. Permite asocierea dintre camerele definite în sistem, astfel încât o cameră să fie cameră de perspectivă a alteia, cu sincronizarea imaginilor primite de la camere. Permite configurarea parametrilor camerelor din sistem, prin intermediul interfeței aplicației, fără a utiliza alte utilitare specifice camerelor. Parametrii ce pot fi configurați sunt: Zoom; Iris; Shutter speed; Focus; Analog Gain; Digital Gain. Permite validarea sintactică a numerelor de înmatriculare conform unui set de expresii regulate definite extern. În prezent, acest set conține toate regulile sintactice corespunzătoare țărilor care fac parte din spațiul. Permite înregistrarea de evenimente în cazul în care anumite condiții sunt îndeplinite (de exemplu un număr nu se găsește în baza de date cu roviniete valide). Permite înregistrarea de evenimente care conțin un număr variabil de imagini, provenind atât de la camerele de ANPR cât și de la camerele de perspectivă. Evenimentele înregistrate sunt salvate pe discul local până la descărcarea lor pe serverul de procesare. Permite configurarea în detaliu a motorului de procesare: Trigger recunoaștere per cameră; Asocieri camere; Validator de numere; Afișează informații despre viteza de procesare și informații despre rezultatul procesării: Afișează data și ora locală (data de GPS); Afișează coordonatele GPS; Afișează viteza de procesare a sistemului (frames/sec); Afișează

numărul de înmatriculare detectat, împreună cu gradul de încredere în detecție; Afișează imaginea din care s-a extras numărul de înmatriculare; Afișează un prim plan cu zona în care a fost detectat numărul de înmatriculare, pentru o ușoară validare vizuală a detecției. Afișează țara de înmatriculare a vehiculului, dedusă din regulile sintactice de validare. Permite reglarea camerelor în funcție de condițiile de iluminare exterioara prin intermediul unor algoritmi de analiza de imagine. Permite deschiderea iris-ului camerei în condiții de luminozitate scăzută și includerea lui în condiții de luminozitate puternică. Permite descărcarea contravențiilor de către sistemul de calcul din dispecerat prin intermediul protocolului HTTP. Realizează actualizarea bazei de date cu roviniete active, precum și a bazei de date cu mașini din lista albă sau neagră. Contorizează și raportează traficul de date realizat între punctul de control și centrul de control. • Modul de transmitere imagini pentru vehiculele depistate fără plata rovinietă către centrul de date; • Modul API Gateway - prin intermediul căruia se realizează accesul inbound pentru serviciile web expuse către parteneri și outbound pentru accesul modulelor interne către serviciile externe; • Modul Management Access - este utilizat produsul Oracle Access Manager; • Modul de persistență utilizatori, grupuri și roluri - este utilizat produsul Oracle Unified Directory; • Modul Integrare Date - este utilizat produsul Oracle Data Integrator prin intermediul căruia sunt agregate date ș pregătite pentru raportare, precum și pentru integrarea cu ERP-ul CNAIR; • Modul replicare date - este utilizat produsul Oracle GoldenGate prin intermediul căruia sunt replicate datele din baza de date operațională către cea de raportare în zona de tip staging; • Module web server - este utilizat produsul Oracle Web Server și sunt instalate în perimetrul de securitate DMZ funcționând ca și reverse proxy către zona de aplicații; • Modul de tip Business Intelligence - Oracle Analytics, ce permite extragerea rapoartelor necesare pentru rovinietă/peaj, raportat la valori/bucăți perioade/partener/punct de lucru, categorii de vehicule, dar și căutări specifice în baza de date după criterii stabilite de utilizator (număr auto, număr de identificare, număr de telefon, adresa de mail, serie rovinietă/peaj, căutări după număr auto/număr identificare parțiale, rapoarte strategice privind emiterile de roviniete/peaje. Extragerea informațiilor privind controlul tarifelor prin intermediul terminalelor de interogare pe utilizator, perioada, detaliere tranzacții efectuate prin portalul/aplicația mobilă deținute de CNAIR sau parteneri autorizați (conțin toate datele care se înscriu la emiterea tarifelor), rapoarte privind corecțiile efectuate de distribuitori conform prevederilor legale în vigoare, rapoarte specifice privind emiterea rovinietelor pe categorii tarifare inferioare față de cele propuse de SIEGCMR; • Clustere de baze de date Oracle; • Modul de backup - este utilizat produsul Oracle Secure backup pentru bazele de date și Storware VProtect pentru mașini virtuale și cluster de kubernetes; • Servere Email - utilizat la transmiterea notificărilor privind expirarea valabilității rovinietelor; • Servere DNS; • Servere de timp; • Module specializate pentru persistența codului sursă și a proceselor de tip CI/CD; • Modul de tip issue management/project management - aplicație web

Redmine; • Mașini virtuale în număr de 94 (inclusiv medii de testare); • Modul de monitorizare infrastructură - este utilizat produsul Oracle Enterprise Manager Cloud Control";

- ***Măsura de remediere nr. 6*** prin care se completează răspunsul nr. 34 din clarificarea nr. 1 cu următoarele informații: *„Principala funcționalitate oferită de aplicația existentă este validarea. Validarea unei contravenții reprezintă un ansamblu de operații automate și manuale la sfârșitul căruia se decide dacă un eveniment înregistrat este sau nu o contravenție validă. Decizia este luată de către agentul constatator, sistemul nu poate valida automat contravenții, el poate doar invalida automat evenimente, în cazul în care anumite condiții sunt îndeplinite. Fluxul de validare umană a unui eveniment este următorul: • Agentul constatator alege pachetul de evenimente ce urmează a fi procesat. Un pachet de evenimente este un calup de evenimente ce s-au produs într-un punct de control într-un anumit interval orar. • Se încarcă primul eveniment din pachet. Se afișează pe ecran imaginea generată de motorul ANPR. Se poate selecta și afișa și imaginea de perspectivă dacă utilizatorul dorește acest lucru, pentru locațiile prevăzute cu această facilitate. Se afișează informații generale despre starea evenimentului, data, ora, punct de control. Se poate face zoom-in pe zona numărului de înmatriculare pentru a permite o mai bună identificare a acestuia. Pentru numărul de înmatriculare detectat de sistem și pe baza numărului de identificarea returnat din baza de date a DRPCIV se caută în baza de date cu roviniete active dacă există sau nu rovinieta activă pentru data evenimentului și se afisează dacă există, în caz contrar se afișează mesajul specific cu privire la faptul că vehiculul nu deține rovinietă valabilă. Se afișează dacă vehiculul e în lista albă de vehicule scutite de la achitarea tarifului. Se interoghează bazele de date DRPCIV și RAR pentru a detecta categoria corectă a vehiculului. Se afișează informația de categorie dedusă din bazele de date, precum și alte informații despre vehicul pentru a se asigura faptul că vehiculul din imagine este corect identificat în baza de date. Dacă există disparități între categoria de rovinieta cumparată și categoria conform DRPCIV/RAR se semnaleaza acest lucru agentului constatator, el luând decizia incadrării vehiculului într-o categorie tarifară. • Agentul constatator ia decizia validării sau invalidării pe baza informațiilor afișate pe ecran. • Pentru a ușura munca agentului constatator, în cazul în care a mai fost validat un incident pentru același vehicul, precum și in cazul în care acesta se află în lista albă de mașini scutite, agentul constatator poate valida contravenția, sistemul invalidând-o însă, în mod automat, în aceste 2 cazuri. • Invalidarea unui eveniment de către agentul constatator se poate realiza doar specificând motivul invalidării. • Pentru ergonomia interfeței GUI, cele mai utilizate motive de invalidare sunt extrase din listă și prezentate în interfața sub forma de butoane pentru acces rapid. • Toate operațiile pe care le face agentul constatator (validare, invalidare, corectare număr înmatriculare, încadrare număr de înmatriculare, încadrare la alta categorie) sunt auditate și logate în sistem: 1.1. Determinarea proprietarului - Evenimentele validate de către agenții constatatori pot fi transformate în procese-verbale doar după*

ce se află proprietarii vehiculelor sancționate. Pentru acest lucru, se interoghează baza de date a DRPCIV, pentru a se determina proprietarul sau utilizatorul vehiculului, precum și adresa sa de domiciliu. Pentru aceste informații, în baza protocolului CNADNR-DRPCIV, există canale de comunicație standard prin care cele două instituții schimbă informații. Aceste canale de comunicații sunt securizate de către Serviciul de Telecomunicații Speciale. Facilitățile oferite de acest modul software sunt: Permite interogarea mai multor proprietari simultan; Conexiunea este securizată (HTTPS); Accesul la sistemele DRPCIV se face în mod auditat; Comunicația se poate face atât sincron, cât și asincron, permițând astfel flexibilitate în cazul în care rețeaua de date nu este disponibilă. 1.2. Generarea și semnarea proceselor-verbale - Procesul de generare constă în generarea unui PDF conform unui model (template). Se generează câte un PDF pentru fiecare eveniment în parte. Facilități generare: Generare în masă a proceselor-verbale pentru fiecare utilizator în parte; Generare simultană a proceselor-verbale pentru mai mulți utilizatori; Folosirea unei serii și a unui interval de numere unic, astfel încât 2 procese-verbale să nu aibă aceeași serie și număr, cu utilizarea tuturor numerelor din intervalul respectiv; Generarea de PDF-uri pe baza de template. La generare se mai fac ultimele validări de corectitudine a procesului- verbal (se mai verifică dacă există sau nu rovinietă activă pentru data respectivă, dacă este în lista albă, dacă a mai fost emis alt proces-verbal etc.). Pe procesele-verbale este generat și un cod de bare reprezentând seria și numărul procesului-verbal pentru a facilita procesarea automată a acestuia. 1.3. Tipărirea proceselor-verbale:Tipărirea proceselor-verbale reprezintă procesul prin care pdf-urile generate sunt concatenate în vederea generării unui set de procese-verbale care vor fi trimise pentru a fi tipărite. La tipărire se pot alege mai multe criterii de filtrare a pdf-urilor ce urmează a fi tipărite. Procesele-verbale marcate pentru tipărire se concatenează într-un fișier .PDF martor, ce este livrat furnizorului de servicii de tipărire".

Prin adresa nr. 26249/875/C6/26.04.2024, Consiliul a solicitat contestatoarei un punct de vedere cu privire la măsurile de remediere propuse de către autoritatea contractantă prin adresa nr. 37986/ 11.04.2024, înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 22512/11.04.2024.

La solicitarea de mai sus, societatea contestatoare a răspuns prin adresa înregistrată la C.N.S.C. sub nr. 27046/30.04.2024, astfel: *,,(...) autoritatea contractantă nu a publicat, încă, în S.E.A.P., măsurile concrete de remediere, indicate exclusiv prin punctul de vedere formulat în cauză (...) vă rugăm:*

- *să admiteți contestația și să obligați autoritatea contractantă la adoptarea măsurilor de remediere indicate, de altfel, prin punctul de vedere formulat în cauză;*
- *să obligați autoritatea contractantă să stabilească o perioadă rezonabilă pentru depunerea ofertelor, în mod proporțional cu volumul și complexitatea informațiilor care urmează a fi transmise prin intermediul măsurilor de remediere adoptate, ulterior publicării acestora în S.E.A.P.".*

Față de cele de mai sus, având în vedere că societatea contestatoare a achiesat la măsurile de remediere propuse de către autoritatea contractantă, Consiliul va obliga COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, în calitate de autoritatea contractantă, la publicarea acestora în S.E.A.P., conform dispozițiilor art. 55 alin. 1) și 2) din H.G. nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziţie publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, care stipulează următoarele: *,,În cazul în care, după publicarea unui anunţ, intervin anumite modificări faţă de informaţiile deja existente în acesta, autoritatea contractantă are obligaţia de a transmite spre publicare un anunţ de tip erată la anunţul iniţial, care trebuie să fie publicat nu mai târziu de 3 zile lucrătoare înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor sau solicitărilor de participare (...) 2) În condiţiile art. 153 din Lege, autoritatea contractantă are obligaţia de a prelungi termenul-limită de depunere a ofertelor în cazul în care modificările prevăzute la alin. (1) conduc la ajustări/completări ale documentaţiei de atribuire care presupun timp suplimentar pentru reacţia potenţialilor ofertanţi (...)''*, coroborate cu cele ale art. 153 alin. 1) lit. b) și alin. 2) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, conform cărora *,,(1) Autoritatea contractantă prelungeşte perioada stabilită în anunţul de participare sau în documentele achiziţiei pentru depunerea ofertelor/solicitărilor de participare, în următoarele cazuri: b) în cazul în care se modifică semnificativ documentele achiziţiei; (2) Durata prelungirii perioadei stabilite potrivit alin. (1) este proporţională cu volumul şi complexitatea informaţiilor transmise prin clarificări, a informaţiilor suplimentare sau a modificărilor aduse documentelor achiziţiei''*.

Pe cale de consecință, Consiliul va respinge solicitarea contestatoarei de anulare a procedurii de atribuire în cauză având în vedere că, pe de-o parte, mai sus s-a dispus remedierea procedurii de atribuire în cauză, fără a se încălca principiile consacrate la art. 2 alin. 2) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, iar, pe de altă parte, autoritatea contractantă a suspendat, din oficiu, procedura de atribuire în cauză, conform documentului intitulat *,,Clarificare din oficiu automată – DF1201599''*, publicat în S.E.A.P., în data de 02.04.2024, sub identificator [CN1064436/00042], documentul intitulat *,,Clarificare din oficiu automată – DF1201599''*.

În ceea ce privește excepția tardivității capătului de cerere privind *,,anularea procedurii de atribuire în cauză''*, invocată de către autoritatea contractantă în punctul de vedere nr. 37986/11.04.2024, înregistrat la C.N.S.C. sub nr. 22512/11.04.2024, Consiliul o va respinge deoarece prezenta contestație, prin care se critică documentul - Clarificare 1 la procedura de atribuire a contractului avand ca obiect *«SERVICII DE DEZVOLTARE ŞI IMPLEMENTARE A SOLUŢIEI INFORMATICE, INCLUSIV FURNIZAREA DE ECHIPAMENTE ŞI SOFTWARE DE BAZĂ în cadrul proiectului "SISTEM ELECTRONIC DE TARIFARE RUTIERA"»- Lot 1 – Sistem informatic centralizat''*, publicat în S.E.A.P., în data de 02.04.2024, sub identificator [CN1064436/00042], a fost formulată în termenul legal.

Cu privire la solicitarea contestatoarei *,,de obligare a autorității contractante plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezenta''*, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 26 alin 9) din Legea nr. 101/2016 conform cărora *,,Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor efectuate pentru soluţionarea contestaţiei. Cuantumul, detalierea şi documentele doveditoare ale cheltuielilor efectuate sunt prezentate în cerere, care trebuie depusă înainte de pronunţarea deciziei de soluţionare a contestaţiei''*.

Conform facturii nr. OG 652/19.03.2024, valoarea aferentă cheltuielilor respective este de 29.829 lei.

Față de aspectele de fapt şi de drept de mai sus, în temeiul art. 26 alin. (1), (2), (5) și (6) din Legea nr. 101/2016, pentru considerentele reținute, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de către societatea KAPSCH TRAFFICCOM AG în contradictoriu cu autoritatea contractantă COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA și va obliga autoritatea contractantă la publicarea, în S.E.A.P., a măsurilor de remediere propuse prin punctul de vedere nr. 37986/ 11.04.2024, înregistrat la C.N.S.C. sub nr. 22512/11.04.2024.

Măsurile anterior dispuse se vor aplica conform motivării aferente, cu respectarea dispozițiilor art. 55 alin. 1) și 2) din H.G. nr. 395/2016, potrivit cărora *,,1) În cazul în care, după publicarea unui anunţ, intervin anumite modificări faţă de informaţiile deja existente în acesta, autoritatea contractantă are obligaţia de a transmite spre publicare un anunţ de tip erată la anunţul iniţial, care trebuie să fie publicat nu mai târziu de 3 zile lucrătoare înainte de data stabilită pentru depunerea ofertelor sau solicitărilor de participare; 2) În condiţiile art. 153 din Lege, autoritatea contractantă are obligaţia de a prelungi termenul-limită de depunere a ofertelor în cazul în care modificările prevăzute la alin. (1) conduc la ajustări/completări ale documentaţiei de atribuire care presupun timp suplimentar pentru reacţia potenţialilor ofertanţi (...)''*, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la primirea prezentei.

Pe cale de consecință, va respinge, solicitarea contestatoarei de anulare a procedurii de atribuire în cauză.

Va obliga autoritatea contractantă la plata sumei de 10.000 de lei reprezentând parte din cheltuielile de judecată solicitate.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și poate fi atacată cu plângere, în temeiul art. 29 din același act normativ.

Pentru cele constatate,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Admite, în parte, contestația formulată de către societatea KAPSCH TRAFFICCOM AG, cu sediul în Viena, Austria, Am Europlatz nr. 2, cu sediul

procedural ales pentru comunicare actelor de procedură în municipiul București, str. Matei Basarab nr. 13-15, clădirea Hub Design, etaj 3, sector 3, în contradictoriu cu COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, cu sediul în municipiul București, str. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, în calitate de autoritatea contractantă și obligă autoritatea contractantă la publicarea, în S.E.A.P., a măsurilor de remediere propuse prin punctul de vedere nr. 37986/11.04.2024, înregistrat la C.N.S.C. sub nr. 22512/11.04.2024.

Măsurile anterior dispuse se vor aplica conform motivării aferente, cu respectarea dispozițiilor art. 55 alin. 1) și 2) din H.G. nr. 395/2016, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la primirea prezentei.

Pe cale de consecință, respinge solicitarea contestatoarei de anulare a procedurii de atribuire în cauză.

Obligă autoritatea contractantă la plata sumei de 10.000 de lei reprezentând parte din cheltuielile de judecată solicitate.

Obligatorie.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare, conform dispozițiilor art. 29 din Legea nr. 101/2016.

Președinte,
Silviu-Cristian POPA

Membru,
Daniela ARSINTIOAIA-CHECHE

Membru,
Florentina DRĂGAN

Redactată în 4 (patru) exemplare originale, conține 64 (șaizecișipatru) pagini