



**TRANSPARENCY
INTERNATIONAL
BULGARIA**

АСОЦИАЦИЯ „ПРОЗРАЧНОСТ БЕЗ ГРАНИЦИ“

ДОКЛАД

От

независимия граждански мониторинг на ограничена процедура за

възлагане на обществена поръчка с предмет:

„Определяне на Изпълнител за проектиране и строителството на
обект: Лот 2 от Автомагистрала „Струма“, участък „Дупница –
Благоевград“ от км 322+000 до км 359+000“

ВСТЪПИТЕЛЕН ДОКЛАД

ОЦЕНКА НА ТРЪЖНАТА ДОКУМЕНТАЦИЯ

Част I „Предварителен подбор, изисквания и доказателства за
икономическото и финансовото състояние и за техническите
възможности и/или квалификация на кандидатите в обществената
поръчка с цел предварителен подбор“



ОЦЕНКА НА ТРЪЖНАТА ДОКУМЕНТАЦИЯ

Част I „Предварителен подбор, изисквания и доказателства за икономическото и финансовото състояние и за техническите възможности и/или квалификация на кандидатите в обществената поръчка с цел предварителен подбор”

Настоящият доклад е изготвен въз основа на извършен в периода юни 2012 г. – август 2012 г. независим граждански мониторинг на подготовката и възлагането на обществена поръчка за определяне на Изпълнител за проектиране и строителството на обект: Автомагистрала „Струма” Лот 2 в Част „Предварителен подбор, Изисквания и доказателства за икономическото и финансовото състояние и за техническите възможности и/или квалификация на кандидатите в обществената поръчка с цел предварителен подбор”.

Целта на инициативата на Асоциация „Прозрачност без граници” е да съдейства за повишаване на прозрачността, отчетността и доверието към процеса на възлагане на обществени поръчки в публичния сектор при осъществяването на сделки със значим обществен интерес в България. В периода на осъществяване на наблюдението се провежда диалог с Възложителя на обществената поръчка – Агенция „Пътна инфраструктура” за сключване между Възложителя и Асоциацията на Пакт за почтеност и за присъединяване към него на всички селектирани участници в процедурата. Пактът за почтеност следва да регламентира правила за мониторинг на независимия наблюдател, включващ достъп до документи, свързани с участието на страните в процедурата с оглед наблюдение спазването на принципите за равни възможности за осъществяване на стопанска дейност, прозрачност, свободна и лоялна конкуренция, равнопоставеност и недопускане на дискриминация, както и за извършване на наблюдение на изпълнението на сключения договор за изпълнение на обществената поръчка.

Наблюдението в тази му част е извършено въз основа на официално публикувани на интернет страницата на Агенция „Пътна инфраструктура” документация за участие в предварителен подбор – „Част Първа – Указания за подаване на заявление” (наричана

по-нататък Документацията) и други документи в тази връзка. В този смисъл документите не следва да се считат като конфиденциални и могат да бъдат цитирани свободно по-долу.

I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ. ПРЕДВАРИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ ПО ДОКУМЕНТАЦИЯТА

Правила на възложителя за управление на риска

Съгласно чл.10, ал.1, т.2 от Закона за финансовото управление и контрол в публичния сектор Агенция „Пътна инфраструктура“ е приела Стратегия за управление на риска за периода 2011-2013 година, в която се уреждат целите на стратегията, същността на процеса по управление на риска (дефиниции, роли и отговорности на участниците в процеса на риска, процес по управление на риска, основните фактори, които му влияят, етапите на процеса по управление на риска, системата по мониторинг и докладване, както и анализ и оценка на идентифицираните рискове) и спецификата на управление на риска при изпълнение на проекти.

Така приетата Стратегия предоставя детайлно описание на процесите по управление на риска и въвежда стандартизиран подход за управлението им в рамките на централната администрация и специализираните звена на АПИ. Спазването на правилата, заложи в Стратегията, би позволило своевременни адекватни действия спрямо идентифицираните рискове. Мониториращият екип ще наблюдава дали така създадените правила се изпълняват в процеса на наблюдение на конкретната обществена поръчка за проектиране и строителство на Лот 2 от автомагистрала „Струма“.

1. Местоположение и обхват на Лот 2 от автомагистрала „Струма“

Обект на обществената поръчка е проектиране и строителство на Лот 2 от Автомагистрала „Струма“, участък „Дупница – Благоевград“ от км 322+000 до км 359+000.

Автомагистрала „Струма“ Лот 2 е предвидено да бъде построена с габарит 29 м (15 м пътни платна – 2 x 2 x 3,75 м, 3,5 м разделителна ивица, 2 аварийни ленти с

ширина по 2,5 м, водещи ивици 4 x 0,75 м и банкети по 1,25 м). Проектната скорост е 120 км/ч.

Началото на Лот 2 започва от края на Лот 1 на Автомагистрала „Струма“ при км 322+000 (близо до с. Блатино, северозападно от гр. Дупница) и завършва на около 400 м след пътен възел „Благоевград“ (пресичане с път III-106). Трасето започва с обход на гр. Дупница, западно от съществуващия път Е-79, пресича р. Джерман южно от Дупница и продължава в ивицата между реката и съществуващата железопътна линия. Дължината на участъка е приблизително 37 км. Теренът, през който преминава участъкът от автомагистралата, е от хълмист до равнинен.

Предвидено е Лотът да се проектира и изгради на три подобекта:

- Подобект от км 327+500 до км 344+000;
- Подобект от км 322+000 до км 327+500;
- Подобект от км 344+000 до км 359+000.

Както е упоменато в документацията на Възложителя, необходимостта от това разделяне се обуславя от констатираните археологически обекти по време на предварителните проучвания от 2007 г. В участъка от км 327+500 до км 344+000, няма регистрирани археологически структури, поради което той е предвиден пръв за изграждане.

Предвидени са следните пресичания с други пътища на автомагистралата в този участък:

- пресичане с път II-62;
- пътен възел „Дупница - Юг“;
- пресичане с път към с. Блажиево;
- пътен възел „Бобошево“ (с път III-104);
- път към с. Мурсалево;
- пътен възел „Кочериново“ (с път III-107);
- пътен възел „Благоевград (с път III-106);
- местен път за с. Бяло поле, с.Рилци и с. Бучино;
- пресичания с 2 селскостопански пътя.

2. Очакван обхват на дейностите, предстоящи за изпълнение

Очакваният обхват на дейностите, които предстои да бъдат изпълнени, е следният:

В ЕТАП „ПРОЕКТИРАНЕ” Възложителят е предвидил да бъдат изпълнени следните основни дейности:

- извършване на допълнителни инженерно-геоложки проучвания, съгласно „Норми за инженерно- геоложки и хидроложки проучвания” – 1993 г.;
- изработване на технически проект, включващ част пътна за директно трасе, пътни възли и част големи съоръжения и отговарящ на изискванията по Наредба №4 от 21.05.2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти;
- извършване на подробни инженерно-геоложки проучвания за тунелно съоръжение с приблизителна дължина $L=150$ м и изработване на технически проект за него (в случай че такъв е предвиден в идейния проект);
- изработване на проекти за озеленяване и ландшафтно оформяне на автомагистралата, както и при необходимост – на проекти за рекултивация на изоставени трасета;
- изработване на проекти за укрепителни мероприятия, в случай че в проектната разработка се докаже необходимост от тях;
- изработване на проекти за реконструкция на засегнатите от проекта инженерни мрежи и съгласуването им със съответните експлоатационни дружества;
- изработване на проекти за изпълнение на високи насипи и дълбоки изкопи (ако има такива съгласно идейния проект), оформяне на земното легло и постигане на проектната носимоспособност;
- изработване на проекти за съоръжения под автомагистралата за прекарване на довеждаща инфраструктура (ВиК, електрозахранване и други) до площадките на обслужващите зони и площадката за разполагане на трафик център;
- проектите за изграждане на площадките за отдих, организиране на обслужващи зони и разполагане на трафик центъра, ще бъдат неразделна част от технически проект, като обхватът му ще бъде определен със Заданието за проектиране на обекта;

- съгласуване и получаване на всички документи, свързани с одобряването на инвестиционните проекти;
- изработване на проект за безопасност и здраве съгласно изискванията на Наредба № 2 от 22.03.2004 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строителни и монтажни работи;
- по време на строителството, при необходимост, изработване на проекти за временни пътни връзки при изпълнение на големите съоръжения.

В ЕТАП „СТРОИТЕЛСТВО” Възложителят е предвидил да бъдат изпълнени следните основни дейности:

- изпълнение на строително-монтажните работи съгласно одобрените проекти;
- съставяне на строителни книжа, включително изготвяне на екзекутивната документация на Строежа за всяка СМР, съставляваща част от Строежа, която се отклонява от изготвените проекти;
- организиране на дейностите по събиране, транспортиране, обезвреждане и оползотворяване на строителните и другите отпадъци, възникнали в резултат на осъществяване на дейностите по тази поръчка, в съответствие с изискването на българското законодателство;
- отстраняване на дефекти и недостатъци, установени при предаването на обектите /строежа и въвеждането им в експлоатация;
- мероприятия, свързани с опазването на околната среда и мерките за намаляване на вредните въздействия върху нея, описани в Решение по ОВОС № 1-1/15.01.2008 г.;
- доставка и влягане в строителството на необходимите и съответстващи на техническите спецификации строителни продукти (строителни материали, включително асфалтови смеси, изделия, елементи, детайли, комплекти и други);
- осигуряване на терени за нуждите на строителството – за временно строителство, складиране на материали и техника в случаите, когато същите са извън територията, върху която се изгражда строежа;
- извършване на необходимите изпитвания и лабораторни изследвания;

- участие в процедурата по въвеждане на строежа в експлоатация;
- отстраняване на проявени дефекти през гаранционните срокове, определени с договора за възлагане на обществената поръчка в съответствие с офертата;
- изпълнение на мерките за информация и публичност съгласно проекта за договор.

3. Ангажирани страни, финансиране, прогнозна стойност и максимално време за изпълнение на Лот 2

Ангажираните към настоящия момент с реализацията на проекта страни са, както следва:

- Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията – Управляващ орган на Оперативна програма „Транспорт” (ОПТ);
- Министерство на регионалното развитие и благоустройството – контролен и координиращ орган на бенефициента Агенция „Пътна инфраструктура”;
- Агенция „Пътна инфраструктура” – бенефициент по ОПТ и Възложител на Договора за проектиране и строителство на Лот 2.

Финансирането на реализацията на Лот 2 е планирано да бъде със средства от Кохезионния фонд на Европейския съюз в размер на 80% от финансовата рамка на Проекта и национално съфинансиране за оставащите 20%.

Прогнозната стойност на Лот 2 на автомагистрала „Струма” без ДДС възлиза на 200 000 000 лева.

Предвижданият максимален срок за изпълнение на участъка е 27 месеца.

4. Обхват на анализираната тръжна документация

При изработването на настоящата оценка относно документацията, свързана с процедурата по възлагане на обществена поръчка за изграждане на Автомагистрала „Струма”, са разгледани и анализирани следните документи:

1. Обявление за ОП;
2. Проект на ДОКУМЕНТАЦИЯ за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Определяне на изпълнител за проектиране и

строителство на автомагистрала "Струма", Лот 2 "Дупница - Благоевград" от км 322+000 до км 359+000“, включваща:

- Пълно описание на обекта на поръчката;
- Дейности на изпълнителя;
- Изисквания и доказателства за икономическото и финансовото състояние и за техническите възможности и/или квалификация на кандидатите в обществена поръчка и/или квалификация на кандидатите с цел предварителен подбор;
- Обстоятелства, наличието на които е основание за отстраняване на кандидатите;
- Общи указания за подаване на заявление;
- Подаване на заявление;
- Разглеждане на заявление;
- Обмен на информация за провеждане на процедурата между възложителя и заинтересованите лица в процедурата;
- Други указания.

3. Приложение №А1 СПИСЪК НА ОСНОВНИТЕ ДОГОВОРИ за СТРОИТЕЛСТВО, сходно с предмета на обществената поръчка, изпълнени през последните три финансови години, доказващи изпълнението на изискванията по ГЛАВА ПЕТА, Т. 2.2.2 от Документация за участие-част I.

4. Приложение №А2 СПИСЪК НА ОСНОВНИТЕ ДОГОВОРИ ЗА СТРОИТЕЛСТВО, СХОДНО С ПРЕДМЕТА НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА, ИЗПЪЛНЕНИ ПРЕЗ ПОСЛЕДНИТЕ ПЕТ ГОДИНИ, ДОКАЗВАЩИ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ИЗИСКВАНИЯТА ПО ГЛАВА ТРЕТА, Т. 3.1. ОТ ДОКУМЕНТАЦИЯТА ЗА УЧАСТИЕ-ЧАСТ I.

5. Приложение № А3 СПИСЪК НА ПРАВОСПОСОБНИТЕ ПРОЕКТАНТИ И ЛИЦАТА, КОИТО ИЗВЪРШВАТ ТЕХНИЧЕСКОТО РЪКОВОДСТВО ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО, ВКЛЮЧИТЕЛНО ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА КОНТРОЛА НА КАЧЕСТВОТО (РЪКОВОДНИ СЛУЖИТЕЛИ).

6. Приложение №А4 Декларация по Закона за защита на личните данни.

7. Приложение №А5 ТРУДОВО-БИОГРАФИЧНА СПРАВКА на лицата, които ще отговарят за техническото ръководство при изпълнение на строителството, включително за осигуряване на контрола на качеството при изпълнение на обществената поръчка, както и на членовете на проектантския екип, на обект: ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИЗПЪЛНИТЕЛ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВОТО НА ОБЕКТ: АВТОМАГИСТРАЛА “СТРУМА” ЛОТ 2, УЧАСТЪК ДУПНИЦА – БЛАГОЕВГРАД” ОТ КМ 322+000 ДО КМ 359+000.

8. Приложение №А6 СПРАВКА ЗА БРОЯ И ПРОФЕСИОНАЛНИЯ ОПИТ НА РАБОТНИЦИТЕ И СЛУЖИТЕЛИТЕ (СПЕЦИАЛИСТИ И ТЕХНИЧЕСКИ ПРАВОСПОСОБЕН ПЕРСОНАЛ), КОИТО ЩЕ УЧАСТВАТ В ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА.

9. Приложение №А7 ДЕКЛАРАЦИЯ по глава Трета, Раздел V, т. 3.3.4.5 от Документацията за участие-част I.

10. Приложение №А8 ДЕКЛАРАЦИЯ по чл. 47, ал.1, т.1 и ал.2, т. 2 от ЗОП.

11. Приложение №А9 ДЕКЛАРАЦИЯ по чл. 47, ал. 1, т. 2 и 3, ал. 2, т. 1, 3 и 4 и ал. 5, т. 2 от ЗОП.

12. Приложение №А10 ДЕКЛАРАЦИЯ по чл. 47, ал. 5, т. 1 от ЗОП.

13. Приложение №А11 ЗАЯВЛЕНИЕ за участие в предварителния подбор на ограничена процедура за възлагане на обществена поръчка.

14. Приложение №А12 БАНКОВА ГАРАНЦИЯ ЗА УЧАСТИЕ В ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА ЗА СТРОИТЕЛСТВО.

15. Приложение №А13 Списък на подизпълнителите.

16. Приложение №А14 ДЕКЛАРАЦИЯ за съгласие за участие като подизпълнител в обществената поръчка.

17. Приложение №А15 ДЕКЛАРАЦИЯ по чл. 9 от Вътрешните правила за организация за провеждане на процедури за обществени поръчки от Агенция „Пътна инфраструктура” и за контрола за тяхното изпълнение.

18. Приложение №А16 Декларация за солидарна отговорност.

ПРЕДВАРИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ ПО ДОКУМЕНТАЦИЯТА

Анализът на условията на тръжната документация се извършва от гледна точка на мисията и целите на Transparency International, а именно:

- гарантиране прозрачност на процедурата;
- липса на ограничителни и/или дискриминационни изисквания към участниците, ясни и обективни критерии за оценка и класиране на офертите;
- липса на предпоставки за корупционни действия.

Предметът на ОП („Определяне на изпълнител за проектиране и строителство на автомагистрала "Струма", Лот 2 "Дупница - Благоевград" от км 322+000 до км359+000“) е сложен и специфичен, като обхваща извършването на проектантски услуги и строителни дейности.

Проектантските услуги включват:

- преглед и корекция на всички несъответствия и непълноти по идейния проект на фаза технически проект;
- изработване на технически проекти за следните три подобекта, по следния ред: а. Подобект от 327+500 до 344+000; б. Подобект от 322+000 до 327+500; в. Подобект от 344+000 до 359+000.

Както вече е описано в настоящия доклад, основните проектантски дейности се състоят в: извършване на допълнителни инженерно-геоложки проучвания; изработване на технически проект, включващ част пътна за директно трасе, пътни възли и част големи съоръжения; извършване на подробни инженерно-геоложки проучвания за тунелно съоръжение с приблизителна дължина $L=150$ м и изработване на технически проект за него; изработване на проекти за озеленяване и ландшафтно оформяне на автомагистралата, за укрепителни мероприятия, за реконструкция на засегнатите от проекта инженерни мрежи, за изпълнение на високи насипи и дълбоки изкопи, за съоръжения под автомагистралата за прекарване на довеждаща инфраструктура, за площадки за отдых, организиране на обслужващи зони и разполагане на трафик центъра, както и за временни пътни връзки при изпълнение на големите съоръжения.

Строителни дейности, както вече бе описано в настоящия доклад, се състоят в: осигуряване на терени за нуждите на строителството, доставка и влагане в строителство на необходимите строителни продукти, организиране на дейностите по събиране, транспортиране, обезвреждане и оползотворяване на строителните и другите отпадъци, отстраняване на дефекти и недостатъци, извършване на необходимите изпитвания и лабораторни изследвания, дейности по опазването на околната среда,

въвеждане на строежа в експлоатация и изпълнение на мерки за информация и публичност.

В случая следва да се отбележи, че в сравнение с процедурата по възлагане на обществена поръчка за изграждане на лотове 2,3 и 4 от автомагистрала „Тракия“, наблюдавана от Асоциация „Прозрачност без граници“, по отношение на автомагистрала „Струма“ се открояват две принципни разлики:

1. Видът на избраната процедура – при изграждането на автомагистрала „Струма“ е избрана ограничена процедура, докато при автомагистрала „Тракия“ е избрана открита процедура.
2. Избраният критерий по чл. 37, ал.1 от ЗОП за оценка на офертите – при изграждането на автомагистрала „Струма“ е избрана икономически най-изгодна оферта, докато при автомагистрала „Тракия“ е избрана най-ниска предложена цена.

Избраният критерий „икономически най-изгодна оферта“ се основава на следните 3 показателя:

I показател: „Предлагана цена“ с тежест: 50

II показател: „Техническо предложение“ с тежест: 35

Той се състои от 5 подпоказателя, които формират неговата стойност:

Подпоказател 1: Съответствие между Графика за изпълнение и Описание на начина и последователността на извършване на дейностите и технологията на изпълнение (обектът следва да е разделен километрично, с посочени ключови моменти по време, периоди за одобрение, взаимовръзката между отделните действия, използване на оборудването съгласно условията на възложителя); тежест: 7

Подпоказател 2: Съответствие между Графика за изпълнение и Описание на необходимата строителна техника за изпълнението на проекта, действия за реакция при отказ/ инциденти със строителни машини; тежест: 7

Подпоказател 3: Съответствие между графика за изпълнение и Описание на организация на строителната площадка (складиране на материали и оборудване, пътища за влизане и излизане от обекта и др.); тежест: 7

Подпоказател 4: Съответствие между графика за изпълнение и Описание на плана за използване на материалите, производство/ доставка на материали, аргументиран подход за доставка на асфалтовите смеси; тежест: 7

Подпоказател 5: Съответствие между графика за изпълнение и Описание на организация на човешките ресурси необходими за изпълнение на проекта, разполагане на персонала; тежест: 7

III показател: „Срок“ с тежест: 15

II. ОЦЕНКА НА ТРЪЖНАТА ДОКУМЕНТАЦИЯ С ОГЛЕД ГАРАНТИРАНЕ НА ПУБЛИЧНОСТ, ПРОЗРАЧНОСТ, РАВНОПОСТАВЕНОСТ И НЕДОПУСКАНЕ НА ДИСКРИМИНАЦИЯ

На първо място, следва да се отбележи, че настоящата обществена поръчка е открита с РЕШЕНИЕ № 25 от 24.02.2012 г. за откриване на процедура на инж. Лазар Асенов Лазаров, Председател на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура".

Съгласно §120, ал.1 от ПЗР на ЗОП (обн. – ДВ, бр. 93 от 2011 г., в сила от 26.02.2012 г.) процедурите, открити до влизането в сила на този закон, се довършват по досегашния ред. Жалбите по процедури по § 120, ал. 1 се разглеждат от Комисията за защита на конкуренцията по досегашния ред (§121 от ПЗР на ЗОП).

Следователно по отношение на анализираната поръчка следва да намерят приложение разпоредбите на ЗОП, които са в сила преди измененията, обн. в бр.93/2011 г. на ДВ, тъй като последните са в сила от 26.02.2012 г.

1. ИЗБОР НА ВИДА НА ПРОЦЕДУРА – ОГРАНИЧЕНА ПРОЦЕДУРА

В сравнение с процедурата по възлагане на обществена поръчка за изграждане на лотове 2,3 и 4 от автомагистрала „Тракия“, при която беше проведена „открита“ процедура, в настоящия случай избраната процедура по своя вид е „ограничена“ процедура. Съгласно чл.16, ал.5 от ЗОП „ограничена“ процедура е процедурата, при която оферти могат да подадат само кандидати, които са получили покана от възложителя след предварителен подбор.

Тук е мястото да се отбележи, че ЗОП предоставя на възложителите по чл.7, т.1-4 правото да вземат решение за възлагане на обществена поръчка чрез открита и

ограничена процедура винаги, когато не са налице условията за провеждане на състезателен диалог или процедури на договаряне (чл.16, ал.8). Следователно, от гледна точка на закона изборът на ограничена процедура е точно толкова законосъобразен, колкото и откритата такава. Все пак следва да се отбележи, че при откритата процедура в по-голяма степен се удовлетворява принципа на свободна и лоялна конкуренция, установен в чл.2, ал.1, т.2 от ЗОП.

В конкретния случай възложителят се е възползвал и от възможността (чл.75 от ЗОП) в обявлението за обществена поръчка да ограничи броя на кандидатите, които възнамерява да покани да представят оферти, като е посочили максимален брой кандидати – 8. Законът предвижда, че броят на поканените кандидати трябва да е достатъчен, за да се гарантира свободна и лоялна конкуренция. Също така законът предвижда, че в този случай възложителят посочва в обявлението за обществена поръчка обективни и недискриминационни критерии или правила, които ще приложи при подбора на кандидатите.

В тази връзка възникват два допълнителни въпроса, на които следва да се търси отговор и допълнителна аргументация за избора на възложителя:

- Дали определеният максимален брой кандидати (8 – осем на брой) е достатъчен, за да се гарантира принципа за свободна и лоялна конкуренция?
- Дали посочените от възложителя критерии за подбор на кандидатите са обективни и недискриминационни?

2. МАКСИМАЛЕН БРОЙ КАНДИДАТИ – 8 НА БРОЙ

На първо място, следва да се посочи следното: ЗОП в чл.75, ал.1 е предвидил единствено минималния брой кандидати, които възложителят може да покани – не по-малко от 5, но не и максималния брой участници. В същата разпоредба на ЗОП обаче се предоставя на възложителя правото да прецени дали да ограничи максималния брой кандидати или не. В случая възложителят се е възползвал от тази възможност, като е ограничил максималния брой кандидати до 8. Тъй като мотиви за това негово решение не са представени, към настоящия момент не могат да бъдат подложени и за по-задълбочен коментар.

Това, което в случая може да се отбележи е, че възприетият от възложителя подход е напълно законосъобразен, но от гледна точка на упражняване на правата,

предоставени му за прилагане в условията на оперативна самостоятелност (да предвиди или не максимален брой кандидати) може да даде основание за критика относно максималното съответствие на принципа за свободна и лоялна конкуренция.

Като препоръка, в бъдещата си политика по реализиране на проекти, АПИ би могла да обмисли по-задълбочено условията си и да предвиди по-адекватно интереса на фирмите към процедурата с оглед насърчаване на конкуренцията.

3. КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР НА КАНДИДАТИТЕ

Съгласно чл.75, ал.2 от ЗОП възложителят посочва в обявлението за обществена поръчка обективни и недискриминационни критерии или правила, които ще приложи при подбора на кандидатите.

В раздел IV.1.2 от обявлението са посочени следните критерии за ограничаване на броя на кандидатите:

„Когато броят на кандидатите, които отговарят на изискванията за подбор, посочени в обявлението и в настоящата документация, надвишава обявения максимален брой на лицата, които ще бъдат поканени да представят оферти, на основание чл. 79, ал. 5 от ЗОП, комисията извършва подбор въз основа на следните обективни и недискриминационни критерии:

а) степента на съответствие на кандидатите с критериите за допустимост се оценява по следния начин: - за всеки 10 млн. лева оборот от договори със сходен предмет над минимума, посочен в т.ІІІ.2.2¹, дясно, на кандидата се присъжда 1 т., но общо не повече от 25 т.; - за всеки 5 км изпълнени обекти над минимума, посочен в т.ІІІ.2.3, дясно, на кандидата се присъжда 1 т., но общо не повече от 20 т.

б) точките, присъдени на кандидатите по реда на буква „а”, се събират и кандидатите се класират в низходящ ред по броя точки;

г) в случай че има кандидати, получили равен брой точки, кандидатите с по-висок оборот в съответствие с изискванията на т. ІІІ.2.3² се класират на по-предна позиция;

в) покани се изпращат на най-високо класираните кандидати, като броят на поканените кандидати съответства на определения в обявлението.

¹ В този раздел са посочени изискванията към икономическите и финансовите възможности на кандидатите.

² В този раздел са посочени изискванията към техническите възможности на кандидатите.

При така избраните критерии е напълно възможно няколко кандидати да получат еднакъв брой точки, което ще доведе до прилагането на допълнителния критерий по б.„в“. Това означава, че критерият „по-голям реализиран оборот“ ще има приоритет спрямо критерия „повече изпълнени километри“, съответно кандидатите с по-голям оборот ще се класират на по-предно място. Действително, може да се предположи, че кандидатите с по-голям оборот са изградили и повече обекти на пътното строителство, но не може да се изключи и хипотезата, при която кандидат, който е построил повече пътища, ще бъде класиран след кандидат, който е построил по-малко пътища, но е реализирал по-висок оборот. Разбира се подобно „механично“ сравнение може да се прави само условно, тъй като зад един и същ обем изградени пътища може да стоят обекти с различна сложност за реализация.

4. УСЛОВИЯ ЗА УЧАСТИЕ – ЧАСТ III.2 ОТ ОБЯВЛЕНИЕТО

Условията за участие са обособени в три групи изисквания:

1) Лично състояние към икономическите оператори, включително изисквания във връзка с вписването в професионални или търговски регистри

Кандидатът следва да отговаря на изискванията на чл. 46, чл. 47 и чл. 48 от ЗОП, което удостоверява с документи и декларации за отсъствие на обстоятелствата, представени по реда и начина, описан в документацията за участие. Заложените изисквания са стандартни и не предизвикват въпроси от гледна точка на равнопоставеността и недискриминацията на кандидатите.

2) Икономически и финансови възможности

За доказване на икономическото и финансовото си състояние кандидатите представят следните документи:

1. Заверени копия от съставни части на годишните финансови отчети за последните 3 фин. години /2009, 2010 и 2011/;

2. Информация за оборота от строителство, което е сходно с обекта на поръчката (включително ново строителство, реконструкция, основен ремонт, рехабилитация) на автомагистрала и/или пътища с габарит не по-малък от Г 10.50, както и пътни съоръжения с габарит не по-малък от 10.50 м (с изключение на пътни принадлежности по смисъла на § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за пътищата) за последните

три години /2009, 2010 и 2011/, в зависимост от датата, на която кандидатът е учреден или е започнал дейността си;

3. Достъпът до финансови ресурси се доказва с удостоверение от банка, която има присъден инвестиционен рейтинг от призната от БНБ.

Съгласно Документацията за участие в предварителен подбор на Агенция „Пътна инфраструктура”, кандидатът в процедурата трябва да отговаря на следните изисквания за икономическо и финансово състояние:

а) реализирани приходи от договори за строителство (включително ново строителство, реконструкция, основен ремонт, рехабилитация) на автомагистрали и/или пътища с габарит не по-малък от Г 10.50, включително и пътни съоръжения към тях, както и други пътни съоръжения с габарит не по-малък от 10.50 м (с изключение на договори за пътни принадлежности по смисъла на § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за пътищата), общо за последните три години /2009, 2010 и 2011/ в размер не по-малко от 300 (триста) млн. лв. без ДДС.

б) да има безусловен достъп до собствени финансови ресурси, кредитна линия или еквивалентен финансов инструмент в размер не по-малък от 30 (тридесет) млн. лева.

В случай че кандидатът е обединение, което не е юридическо лице, горните изисквания следва да бъдат изпълнени общо от обединението или от участник в него.

В този раздел интерес представлява първото посочено изискване – реализирани приходи от договори за строителство за последните три години **в размер не по-малко от 300 (триста) млн. лв. без ДДС.**

б) да има достъп до собствени финансови ресурси, кредитна линия или еквивалентен финансов инструмент в размер не по-малък от 30 (тридесет) млн. лева.

В случай че кандидатът е обединение, което не е юридическо лице, горните изисквания следва да бъдат изпълнени общо от обединението или от участник в него.

От формална гледна точка при анализа на тази част от Документацията на Възложителя не е установено противоречие с изискването на Закона за обществените поръчки за прилагане на обективни и недискриминационни критерии при подбора на кандидатите в процедурата.

Изискването за оборот в размер на 300 млн. лева следва да се преценява с оглед на заявената прогнозна стойност на поръчка, която е 200 млн. лева, видно от раздел II.2 „Количество или обем на поръчката“. Това изискване влиза в известно противоречие с нормата на чл.50, ал.3 от ЗОП, според която изискванията за икономическото и финансовото състояние на кандидатите или участниците, които възложителят определя, трябва да са съобразени със стойността и обекта на обществената поръчка³. При прогнозна стойност на обществената поръчка от 200 млн. лева, изискването за оборот в размер на 300 млн. лева би могло да се третира и като прекомерно и ограничаващо възможността за участие на предприятия, които имат капацитета да я осъществят.

Наред с това, следва да се вземе предвид, че в нашата страна към настоящия период договорите за строителство (ново строителство, реконструкция, основен ремонт, рехабилитация) на автомагистрали и/или пътища с габарит не по-малък от Г 10.50, са сравнително ограничени като брой и респективно – строителна стойност. На практика, не е голям броят на българските строителни фирми, които могат значимо да партнират в обединения по тази поръчка.

От друга страна, може да се прави аналогия между очакваната стойност на поръчката и изискването за реализирани от кандидатите приходи от сходни дейности – елемент, който Възложителят вероятно е заимствал от международната практика при организиране на тръжни процедури за изграждане на мащабни инфраструктурни проекти.

Също така, следва да се отбележи, че срещу решението за откриване на процедурата няма постъпили жалби и поставените в него условия са влезли в законна сила и като такива са задължителни както за кандидатите, така и за самия възложител. Междувременно е отменена и разпоредбата на ал.3 от чл.50 от ЗОП, а и с оглед на броя на реално подадените заявления, които са 15 на брой, може да се приеме, че принципът на свободна и лоялна конкуренция не е засегнат в значителна степен, а националните строителни компании са преодолели това изискване чрез създаването на обединения с други местни и чуждестранни юридически лица.

3)Технически възможности

³ Тази разпоредба е отм. - ДВ, бр. 93 от 2011 г., в сила от 26.02.2012г.

В този раздел са посочени техническите изисквания към кандидатите, както и доказателствата, с които се установява тяхното изпълнение.

Съгласно Документация за участие в предварителен подбор на Агенция „Пътна инфраструктура” за целите на процедурата за възлагане на обществената поръчка, кандидатът в процедурата трябва да отговаря на следните изисквания за технически възможности и квалификация:

- за последните 5 години /2007, 2008, 2009, 2010 и 2011/ да е изпълнил договор/договори за ново строителство и/или реконструкция на автомагистрала и/или пътища с носимоспособност на пътната конструкция от 11.5 тона на ос, с обща дължина минимум 30 км, с приравнен габарит Г 10.50 метра (дори само един договор);

Когато кандидатът е обединение от физически и юридически лица, всеки един от членовете на обединението трябва да е изпълнил договор/договори за строителство на автомагистрала и/или пътища с носимоспособност на пътната конструкция от 11.5 тона на ос.

- да разполага с екип за изпълнение на проектирането и строителството: лица, които извършват техническото ръководство при изпълнение на строителството, включително за осигуряване на контрола на качеството (ръководни служители), работници и служители (специалисти и технически правоспособен персонал).
- минималният състав на ръководните служители, които ще отговарят за изпълнението на обществената поръчка, със съответните квалификация и професионален опит е следният:
 - Ръководител на обекта – магистър-инженер със специалност в областта на пътното строителство и при строителство на строителството на пътища – не по-малък от 10 години; да има специфичен опит като ръководител на подобни обекти (ново строителство и/или реконструкция и/или основен ремонт и/или рехабилитация на автомагистрала и пътища с габарит не по-малък от Г 10.50/ включително пътни съоръжения към тях/) за период не по-малък от 8 години;
 - Заместник ръководител на обекта – магистър-инженер със специалност в областта на пътното строителство, с опит при изпълнение на подобни

работи не по-малко от 10 години, специфичен опит на подобни обекти (ново строителство и/или реконструкция и/или основен ремонт и/или рехабилитация на автомагистрала и пътища с габарит не по-малък от Г 10.50/ включително пътни съоръжения към тях/ за период) не по-малък от 5 години.

- минималните изисквания към състава на проектантския екип са следните:
 - Ръководител на проектантския екип – с образователна степен “магистър” по специалност “Транспортно строителство” или аналогична специалност, ако образователната степен е придобита в държава, където няма такава специалност; с общ професионален опит в пътният сектор – не по-малко от 10 години; със специфичен професионален опит в проектирането на пътища – не по-малко от 6 години; ръководител на екип за изработване на най-малко 2 (два) пътни проекта с обща дължина 30 км при приравнен габарит Г 10.50;
 - Пътен инженер – с образователна степен “магистър” по специалност “Транспортно строителство” или аналогична специалност, ако образователната степен е придобита в държава, където няма такава специалност; с общ професионален опит в пътният сектор – не по-малко от 10 години; със специфичен професионален опит в проектирането на пътища – не по-малко от 6 години; водещ проектант при изработване на най-малко 2 (два) пътни проекта с обща дължина 30 км при приравнен габарит Г 10.50;
 - Конструктор – с образователна степен “магистър” по специалност “Транспортно строителство” или аналогична специалност, ако образователната степен е придобита в държава, където няма такава специалност; с общ професионален опит в пътният сектор – не по-малко от 10 години; със специфичен професионален опит в проектирането на големи съоръжения – не по-малко от 6 години; водещ проектант при изработване на най-малко 2 (два) проекта за нови пътни съоръжения с отвор по-голям от 20 метра;
 - Геодезист – с образователна степен “магистър” по специалност „Инженер геодезист” или еквивалентна; с общ професионален опит като геодезист – не по-малко от 10 години; със специфичен професионален опит като

инженер-геодезист в областта на пътното проектиране – не по-малко от 6 години; да е участвал в полско-измервателни работи при проектирането поне на 2 (два) пътни обекта с обща дължина не по-малко от 10 км за всеки проект;

- Геолог – да е с образователна степен “магистър”; специалност – „Инженер-геолог” или еквивалентна; общ професионален опит: участие в проучвателни дейности като геолог, не по-малко от 10 години; специфичен професионален опит: упражняване на професията геолог в областта на извършване на инженерно-геоложки проучвания за пътни обекти, не по-малко от 6 години; да е участвал в инженерно-геоложки проучвания на минимум 2 (два) пътни проекта с обща дължина 30 км.
- Кандидатът следва да има внедрена система за управление на качеството, сертифицирана съгласно стандарт ISO 9001:2008 (или еквивалентен), както и внедрена система за опазване на околната среда ISO 14001:2004 (или еквивалентен).

От правна гледна точка посочените изисквания са в унисон с общата разпоредба на чл.51,ал.1 от ЗОП, според която за доказване на техническите възможности и/или квалификацията на кандидатите или участниците възложителят може в зависимост от характера, количеството и обекта на поръчката да изиска от тях да представят един или няколко от следните документи:

1. Списък на основните договори за доставки и услуги, изпълнени през последните три години, включително стойностите, датите и получателите, придружен от препоръки за добро изпълнение;
2. Списък на договорите за строителство, изпълнени през последните 5 години, придружен от препоръки за добро изпълнение за най-важните строителни обекти; тези препоръки посочват стойността, датата и мястото на строителството, както и дали то е изпълнено професионално и в съответствие с нормативните изисквания;
3. Описание на техническото оборудване за осигуряване на качеството и оборудването за изпитване и изследване;
4. Списък на технически лица, включително на тези, отговарящи за контрола на качеството;

5. Образци, описание и/или фотографски снимки на стоките, които ще се доставят, чиято автентичност трябва да бъде доказана, ако възложителят изисква това;

6. Сертификати, издадени от акредитирани институции или агенции за управление на качеството, удостоверяващи съответствието на стоките със съответните спецификации или стандарти;

7. Документи, удостоверяващи образованието и професионалната квалификация на кандидата или участника и/или на ръководните му служители, или на лицата, които отговарят за извършването на услугата или строителството, както и доставката, когато включва услуги и/или подготовката и въвеждането на обекта в експлоатация;

8. Декларация за средния годишен брой на работниците и служителите и за броя на ръководните служители на кандидата или участника за последните три години;

9. Декларация за техническото оборудване, с което разполага кандидатът или участникът за изпълнение на обществена поръчка за услуги или строителство;

10. Данни за собствени или наети технически лица, които кандидатът или участникът ще използва за извършване на строителството;

11. За обществените поръчки за строителство и услуги – описание на мерките за опазване на околната среда, които кандидатът или участникът ще приложи при изпълнение на поръчката, ако възложителят е предвидил такива в обявлението.

От формална гледна точка при анализа на тази част от Документацията на Възложителя не беше установено противоречие с изискването на Закона за обществените поръчки за прилагане на обективни и недискриминационни критерии при подбора на кандидатите в процедурата.

В нашата страна, в упоменатия от Възложителя период (2007 г. – 2011 г.) не са много на брой договорите за ново строителство и/или реконструкция на автомагистрали и/или пътища с носимоспособност на пътната конструкция от 11.5 тона на ос, както и не са много на брой договорите със значителна дължина на пътните участъци. И по този критерий не е голям броят на българските строителни фирми, които могат качествено да партнират в обединения по тази поръчка.

По отношение минималния състав на ръководния екип на кандидата, критериите на Възложителя могат да се определят като обективни и съответстващи на обхвата на проекта. Изискваният минимален състав на проектантския екип обхваща очакваните

видове основни части на проектната разработка. Изискваният минимален състав на ръководните служители, които ще отговарят за изпълнението на обществената поръчка, е значително редуциран спрямо изисквани състави при проекти от подобно естество. Въпреки това по мнение на наблюдаващия специалист това обстоятелство не би следвало да ограничи по някакъв начин страните както в процедурата, така и при бъдещо изпълнение на проекта.

5. ПОДБОР НА КАНДИДАТИТЕ, ФОРМИРАНЕ НА КОМПЛЕКСНА ОЦЕНКА

Съгласно Документацията за участие в предварителен подбор на Агенция „Пътна инфраструктура” за целите на процедурата за възлагане на обществената поръчка, Възложителят е предвидил следния подбор на кандидатите и начин за формиране на комплексна оценка:

- На фаза подаване на оферта следва да бъдат поканени не повече от осем кандидати.
- В случай че броят на кандидатите, които отговарят на обявените от Възложителя изисквания, е повече от осем, между тях ще бъде извършен подбор от Комисията на Възложителя. За целите на подбора се формира комплексна оценка, както следва:

Когато броят на кандидатите, които отговарят на изискванията за подбор, посочени в обявлението и в настоящата документация, надвишава обявения максимален брой на лицата, които ще бъдат поканени да представят оферти, на основание чл. 79, ал. 5 от ЗОП, комисията извършва подбор въз основа на следните обективни и недискриминационни критерии:

- а) степента на съответствие на кандидатите с критериите за допустимост се оценява по следния начин:
 - за всеки 10 млн. лева оборот от договори със сходен предмет над минимума, посочен в т. 2.1. (а) от Глава V към Документацията (*„реализирани приходи от договори за строителство, (включително ново строителство, реконструкция, основен ремонт, рехабилитация) на автомагистрали и/или пътища с габарит не по-малък от Г 10.50, включително и пътни съоръжения към тях, както и други пътни съоръжения с габарит не по-малък от 10.50 м (с изключение на договори за пътни принадлежности по*

- смисъла на § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за пътищата), общо за последните три години /2009, 2010 и 2011/ в размер не по-малко от 300 (триста) млн. лв. без ДДС”) на кандидата се присъжда 1 т., но общо не повече от 25 т.;
- за всеки 5 км изпълнени обекти над минимума, посочен в т. 3.1. (а) от Глава V към Документацията („за последните 5 години /2007, 2008, 2009, 2010 и 2011/ да е изпълнил договор/договори за ново строителство и/или реконструкция на автомагистрала и/или пътища с носимоспособност на пътната конструкция от 11.5 тона на ос, с обща дължина минимум 30 км, с приравнен габарит Г 10.50 метра”), на кандидата се присъжда 1 т., но общо не повече от 20 т.
- б) точките, присъдени на кандидатите по реда на буква „а”, се събират и кандидатите се класират в низходящ ред по броя точки;
- г) в случай че има кандидати, получили равен брой точки, кандидатите с по-висок оборот в съответствие с изискванията на т. 2.1.а от Глава V към Документацията („реализирани приходи от договори за строителство, (включително ново строителство, реконструкция, основен ремонт, рехабилитация) на автомагистрала и/или пътища с габарит не по-малък от Г 10.50, включително и пътни съоръжения към тях, както и други пътни съоръжения с габарит не по-малък от 10.50 м (с изключение на договори за пътни принадлежности по смисъла на § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за пътищата), общо за последните три години /2009, 2010 и 2011/ в размер не по-малко от 300 (триста) млн. лв. без ДДС”) се класират на по-предна позиция;
- в) покани се изпращат на най-високо класираните кандидати, като броят на поканените кандидати съответства на определения в обявлението и т. 10 от Глава V към Документацията („На фаза подаване на оферта ще бъдат поканени не повече от осем кандидати”).

По отношение на избрания критерий за оценка следва отново да се отбележи, че тук се откроява втората принципна разлика с изграждането на автомагистрала „Тракия“, тъй като е изоставен критерия „най-ниска цена“. В този смисъл бяха и препоръките на Асоциация „Прозрачност без граници“ в предходния доклад касаещ

наблюдението на автомагистрала „Тракия“. Критерият „Икономически най-обоснована цена“ е значително по-подходящ при възлагането на такива инфраструктурни обекти, тъй като при него е възможно да се постигне по-добър баланс между изискванията за качество и цена. Той дава по-големи възможности да се гарантира едно по-качествено изпълнение на поръчката, без да се подценява и фактора „цена“, който в конкретния случай е с тежест 50% от общо три показателя.

Този критерий, обаче, съдържа и повече трудности и рискове пред възложителя, свързани с формулирането на отделните показатели, тяхната тежест и начина на оценяване. В конкретния случай това се отнася преди всичко за показателя „техническо предложение“, съдържащ 5 подпоказателя и начина на тяхното оценяване.

Този критерий предполага и една по-висока компетентност на членовете на комисията на възложителя за оценка и класиране на офертите⁴.

Тъй като към момента на изработване на настоящия анализ все още не разполагаме със самата Методика за определяне на комплексната оценка, не сме в състояние да коментираме евентуалното наличие на възможности за дискриминация.

Тук е мястото да се коментират вторият и третият критерии от оценката – „техническо предложение“ (включващ 5 подпоказателя) и „срок“ за изпълнение. По оценката на техническите специалисти петте подпоказателя по техническото предложение са логично формирани. Що се отнася до показателя „срок“ за изпълнение, с тежест 15 т., може да се изразят резерви доколко той е удачен предвид следните рискове: обектът е с дължина от 37 км магистрален път, включващ съоръжения (в т.ч. тунел) и пътни възли, които следва да се изградят в предвиден срок от около две години (максималният срок е 27 месеца); тук следва да се вземат предвид и ограниченията за голяма част от работите в зимните месеци.

В тази връзка би представлявал определен риск вероятността кандидатите да предложат по-къси срокове в офертите си, за да получат максималната стойност при този показател, което би им донесло рисково от гледна точка на спазване на срокове. Тук следва да се спомене негативният опит от изпълнението на договори за рехабилитация на пътища по регионалната програма, в които фирмите масово оферираха изключително къси срокове (част от тях неизпълними), което поставя и

⁴ Чл.34,ал.2 от ЗОП поставя изискване към членовете да притежават необходимата професионална квалификация и практически опит в съответствие с предмета на поръчката без да прави разлика между двата критерия за оценка. Очевидно е обаче, че при критерия „икономически най-изгодна оферта“ това изискване има по-голяма тежест отколкото при критерия „най-ниска цена“.

възложителя, и изпълнителя пред риск от коректно изпълнение на договорените ангажименти.

При анализа на тази част от Документацията на Възложителя не беше установено противоречие с изискването на Закона за обществените поръчки за прилагане на обективни и недискриминационни критерии при подбора на кандидатите в процедурата. Въпреки това обаче при анализа на критериите възникват няколко въпроса, които следва да бъдат повдигнати.

На първо място, това е въпросът за ограничаване на броя на кандидатите, които следва да бъдат поканени да подадат оферти. Съгласно Закона за обществените поръчки той „трябва да е достатъчен, за да се гарантира свободна и лоялна конкуренция”, но не по-малък от пет броя. В същото време чл. 79, ал. 7 от Закона за обществените поръчки дава възможност Възложителят да покани да подадат оферти „такъв брой кандидати, който най-малко да бъде равен на предварително определения минимум”.

Определяйки лимит от осем кандидати, казвайки че *„На фаза подаване на оферти ще бъдат поканени не повече от осем кандидати”*, Възложителят формално удовлетворява изискването на закона, но по мнение на наблюдаващия специалист той е ограничил възможностите си да „избере” изпълнител измежду по-широк кръг отговарящи на критериите за допустимост кандидати. На 16 август 2012 г. на официалния интернет сайт на Агенция „Пътна инфраструктура” беше публикувана информация за класирането на осемте кандидати, които продължават по-нататъшното си участие в процедурата за Лот 2 на Автомагистрала „Струма”. Видно от нея и осемте кандидати са постигнали равен брой точки – максимумът от 45 точки при оценка спрямо критериите за допустимост на Възложителя. Т.е. окончателното класиране е направено на базата на реализирани по-високи приходи от договори за строителство на подобни обекти (съгл. критерия по-горе), които са по-високи от заложения в Документацията минимум по този критерий за допустимост между 29,28 пъти (при класирането на I-во място кандидат – „Актор” АСД, гр. Атина с оборот за последните три финансови години – 8 785 343 205,58 в лв. без ДДС) и 3,82 пъти (при класирането на VIII-мо място кандидат – Консорциум „Струма – Лот 2”, гр.София с оборот за последните три финансови години – 1 146 364 884,00 в лв. без ДДС). Към публикацията не е дадена информация за оценяването на останалите кандидати в процедурата.

На основание достъпната за широката публика информация, може да се констатира, че въпреки дадената от Закона възможност предварително да бъде избегнато ограничаване на максималния брой класирани кандидати, Възложителят не се е възползвал от това, като по този начин е възможно да се е лишил от получаване в следващия етап на процедурата на по-изгодна оферта.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение следва да се посочи, че направеният анализ на обявлението и проекта на документация показва, че като цяло в условията за участие на ОП за изграждане на АМ „Струма“ не са налице дискриминационни условия, както и изисквания, които да поставят някои участници в по-благоприятно положение спрямо други. Липсата на обжалване на решението за откриване на процедурата, с което са одобрени и условията за участие, наред с общия брой кандидати, подали заявление за участие (15 на брой), косвено потвърждават този извод.

Следва да се отбележи, че избраният от възложителя вид процедура – „ограничена процедура“ и ограничението на максималния брой кандидати, които ще бъдат допуснати до следващ етап – 8 на брой предизвикват въпрос доколко те са в унисон с принципа за свободна и лоялна конкуренция. В тази връзка би било добре да бъдат представени допълнителни аргументи, които да дадат отговор на въпроса.

Следва да се отбележи, че тези изисквания са в пълно съответствие с „буквата“ на закона и покриват изискването за законосъобразност на провежданата процедура.

Наблюдението на заседанието, на което назначената от възложителя комисия отвори заявленията на кандидатите в наблюдаваната ОП показва, че същото беше проведено в пълно съответствие с принципите на публичност и прозрачност.

Принципно заслужава подкрепа възприетият подход за оценка на офертите чрез използване на критерия „Икономически най-обоснована цена“, тъй като дава по-големи възможности за баланс между изискванията за добро качество и оптимална цена.

На този етап от инвестиционния процес могат да се направят следните изводи:

1. При анализа на заложените в Документацията на Възложителя критерии за допустимост и критерии за оценка при предварителния подбор не бяха установени противоречия с изискването на Закона за обществените поръчки за прилагане на обективни и недискриминационни критерии при подбора на

кандидатите в процедурата, както и обстоятелства в разрез с основните принципи, установени в чл. 2 за закона (публичност и прозрачност, свободна и лоялна конкуренция, равнопоставеност и недопускане на дискриминация);

2. Заложените от Възложителя критерии за допустимост са адекватни на мащаба на проекта, но са относително високи спрямо възможностите на строителните фирми в България по отношение изпълнени километри и приходи от строителство на подобни обекти (точните критерии бяха описани по-горе);
3. Въпреки дадената от Закона възможност предварително да бъде избегнато ограничаване на максималния брой класирани кандидати, Възложителят не се е възползвал от това. В условията на класирани осем броя кандидати с максимален равен брой точки е възможно поради това ограничение да не са класирани кандидати, формално отговарящи на критериите за допустимост, с което е възможно Възложителят да се е лишил от получаване в следващия етап на процедурата на по-изгодна оферта.