

Ajustarea prețurilor la contractele de infrastructură, o problemă spinoasă pentru CN CFR SA

11 mai 2020

Ajustarea prețurilor la contractele de infrastructură, inclusiv cele din domeniul feroviar, este prevăzută de un act normativ care este în vigoare încă de acum doi ani de zile. Cu toate acestea, nu toate contractele de lucrări includ această obligație. Recent, CFR SA a ”deschis cutia Pandorei”, aprobând ajustări de prețuri la contractele derulate pe fonduri europene. Nu de același tratament au beneficiat însă contractele finanțate de la bugetul statului, chiar dacă ele se întind pe mai mulți ani, timp în care pot apărea variații ale costurilor.



De la data de 18 iunie 2018 este în vigoare **Hotărârea de Guvern nr. 419 din 2018** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor sau a acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii. Actul normativ menționat are o titulatură mult mai mare și introduce modificări în mai

multe sectoare de activitate, însă aici ne vom limita la schimbările survenite în ceea ce privește contractele de construcții de infrastructură feroviară.

Prețul poate fi ajustat pe durata derulării contractului

Cele mai numeroase modificări aduse de această HG se referă la articolul 158 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Astfel, pe parcursul îndeplinirii contractului, prețul poate fi ajustat prin actualizare în cazul în care pe piață au apărut anumite condiții, în urma cărora s-a constatat creșterea/diminuarea indicilor de preț pentru elemente constitutive ale ofertei, al căror efect se reflectă în creșterea/diminuarea costurilor pe baza cărora s-a fundamentat prețul contractului. Legiuitorul a precizat faptul că posibilitatea de ajustare a prețului

trebuie să fie precizată atât în documentația de atribuire, cât și în contractul care urmează să fie încheiat, prin clauze speciale în acest sens.

De asemenea, autoritățile contractante sunt obligate să precizeze modul concret de ajustare a prețului, indicii care vor fi utilizați, precum și sursa informațiilor cu privire la evoluția acestora, cum ar fi buletine statistice sau cotații ale burselor de mărfuri.

Ajustările nu pot influența atribuirea contractului de lucrări

O mențiune importantă este făcută la poziția 6 a modificărilor: “Modul de ajustare a prețului contractului de achiziție sectorial nu trebuie să conducă în niciun caz la schimbarea rezultatului procedurii de atribuire, prin anularea sau diminuarea avantajului competitiv pe baza căruia contractantul respectiv a fost declarat câștigător în urma finalizării respectivei proceduri”. În concluzie, o licitație câștigată rămâne atribuită, chiar dacă între timp s-au modificat datele problemei, cu unele mici excepții.

O altă precizare se referă la situațiile în care lucrarea nu este gata la timp, dar acest lucru nu s-a întâmplat nici din vina entității contractante, nici din cea a constructorului. În acest caz, beneficiarul are dreptul de a ajusta prețul contractului.

Ajustare recomandată și ajustare obligatorie

Dar să vedem în ce situații este recomandată sau obligatorie ajustarea prețului contractului de lucrări. Pentru contractele care se derulează pe o perioadă ce depășește șase luni de zile, beneficiarul (în speță CFR SA, dar și Metrorex) are dreptul, dar nu și obligația să includă clauze de ajustare/revizuire a prețului. Obligatorietatea includerii acestor clauze intervine abia în cazul contractelor care se derulează pe o perioadă ce depășește 24 de luni.

Formula de calcul pentru ajustarea prețurilor la contractele de infrastructură

Așa cum este ea prevăzută de actul normativ, formula de calcul pentru ajustarea prețurilor la contractele de infrastructură este una extrem de complexă și care ia în calcul o multitudine de factori:

- ponderea estimată a cheltuielilor totale cu forța de muncă, inclusiv cheltuielile angajatorului pentru pregătire profesională (costul forței de muncă);
- indicii de creștere a salariului minim brut lunar conform Hotărârilor de Guvern, iar din 2019 salariul minim în construcții;
- indicii de creștere a prețurilor produselor din minerale nemetalice;

- indicele de cost în construcții;
- indicele de creștere a prețurilor produselor din industria metalurgică;
- indicele de creștere a tarifelor/prețurilor pentru producția și furnizarea energiei electrice și termice, gaze, apă caldă și aer condiționat;
- indicele de creștere a prețurilor producției industriale pentru alte activități extractive;
- indicele de creștere a prețului producției industriale pentru prelucrarea lemnului, fabricarea produselor din lemn și plută, cu excepția mobilei;
- indicele producției de echipamente electrice;
- indicele prețului producției industriale.

Toți acești indici sunt luați în calcul prin prisma ponderii costurilor respective în costul total al lucrării, prevăzută în contract.

Asociația Industriei Feroviare susține ajustarea prețurilor la contractele de infrastructură, cu unele precizări

Asociația Industriei Feroviare susține ideea ca toate contractele multianuale, indiferent dacă ele au finanțare europeană nerambursabilă sau de la bugetul statului, să beneficieze de aceste ajustări anuale ale prețurilor. Oficialii asociației fac însă niște precizări în acest context.

”AIF nu are, evident, nimic împotriva ca prețurile să fie actualizate sau indexate și pentru contractele multianuale finanțate de la bugetul de stat. Din păcate, discuția este una mult mai amplă în sensul în care contractele semnate nu sunt identice, mai mult de atât, ele sunt încheiate în perioade în care legislația era diferită. Deoarece această actualizare sau indexare a prețurilor nu poate fi făcută automat de către autoritatea contractantă (AC), rămâne la latitudinea fiecărei companii care a semnat un contract să îl studieze și în funcție de prevederile sale să notifice AC pentru o eventuală mărire a prețurilor”, a răspuns AIF la solicitarea în acest sens adresată de Club Feroviar.

Întâlnire la ceas de seară în biroul ministrului Lucian Bode

Că firmele din domeniul industriei feroviare au luat în serios posibilitatea legală de a ajusta prețurile contractelor de infrastructură o demonstrează și o întâlnire care a avut loc la ceas de seară, în biroul de la etajul 1 al Palatului CFR.

În biroul ministrului Transporturilor, Lucian Bode, s-au aflat directorul general al Wiebe România, Daniel Bîrsan, care este și președintele Asociației Industriei Feroviare, și un reprezentant al Siemens România. Motivul întrevederii nu a fost făcut public, ca, de altfel, nici calitatea în care a participat Bîrsan – de reprezentant al Wiebe sau al AIF.

Cert este faptul că, recent, Asocieria Astaldi – FCC – Salcef – Thales, care realizează lucrările pe loturile 2a și 2b ale secțiunii Frontieră-Curtici Simeria, a beneficiat de o ajustare a prețului contractului de aproximativ 9%. Pe cele două loturi, Siemens este subcontractor declarat, iar Wiebe se ocupă de lucrările de electrificare.

Ieșit din comun este însă faptul că, deși întâlnirea a avut loc, ea nu a figurat pe agenda oficială a ministrului Lucian Bode.

Sursa: Club Feroviar