

## DECIZIE

**BO2012\_0294**

**Data: ■.2012**

Pe rolul CNSC au fost înregistrate sub nr. ■/03.05.2012, nr. ■/04.05.2012 și nr. ■/04.05.2012, contestațiile formulate de SC ■ SRL, SC ■ SRL respectiv SC ■ SRL, referitoare la procedura de achiziție, prin „licitație deschisă”, în vederea atribuirii acordului cadru de furnizare, având ca obiect: „ACHIZIȚIA ÎN SISTEM LEASING FINANCIAR A 30 BUC AUTOBUZE SOLO PENTRU TRANSPORTUL URBAN, CU PODEA COMPLET COBORĂTĂ PE TOATĂ LUNGIMEA VEHICULULUI, CU MOTOR EEV - COD C.P.V.-34121400-5 ȘI 8 BUC TROLEIBUZE SOLO PENTRU TRANSPORTUL URBAN ,CU PODEA COMPLET COBORĂTĂ PE TOATĂ LUNGIMEA VEHICULULUI, CU ACȚIONARE ELECTRONICĂ DE PUTERE ÎN C.A. COMANDATĂ DE CONTROLER CU MICROPROCESOR - COD CPV 34622300-6”, cod CPV 34121400-5, 34622300-6, 50113000-0, 66114000-2, 66517200-9, organizată de autoritatea contractantă SC ■ SA, cu sediul în ■.

Prin contestația înregistrată la CNSC cu nr. ■/03.05.2012, formulată de SC ■ SRL, cu sediul în ■, înregistrată la ORC cu nr. ■, având CUI ■, reprezentată legal prin ■ și asociații SPARL, cu sediul în ■, împotriva documentației de atribuire, astfel cum aceasta a fost modificată prin clarificările publicate în ■.04.2012, s-a solicitat admiterea contestației, anularea documentației de atribuire astfel cum a fost modificată, anularea întregii proceduri de achiziție publică și suspendarea de urgență a procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, având în vedere că termenul depunere a ofertelor este 09.05.2012.

Prin contestația nr. ■/03.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/04.05.2012, formulată de SC ■ SRL, cu sediul în ■, înregistrată la ORC cu nr. ■, având CUI ■, reprezentată legal prin ■ - Administrator, împotriva documentației de atribuire reîntocmită de autoritatea contractantă, astfel cum aceasta a fost modificată prin clarificările publicate în ■.04.2012, s-a solicitat, în principal, anularea procedurii de atribuire, pentru ambele loturi, în temeiul dispozițiilor art. 278 al. 6 coroborat cu art. 199 al. 5 și art. 209 al. 1 lit. c și al. 4 lit. a din OUG 34/2006; în subsidiar, anularea parțială a actului emis de autoritatea contractantă și intitulat „Clarificări 11 Achiziție Autobuze și Troleibuze” și obligarea autorității contractante la modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale aferente subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006,

suspendarea procedurii până la soluționarea fondului prezentei contestații, având în vedere că termenul depunere a ofertelor și data deschiderii ofertelor este 09.05.2012 și obligarea autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor, conform dispozițiilor legale.

Prin contestația nr. ■/04.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/04.05.2012, formulată de SC ■ SRL, cu sediul ■, înregistrată la ORC cu nr. ■, având CUI ■, reprezentată legal prin ■ - Administrator, împotriva actului emis de autoritatea contractantă intitulat „Clarificări 11 Achiziție Autobuze și Troleibuze” și postat pe SEAP în ■.04.2012, sub nr. ■, s-a solicitat admiterea prezentei contestații astfel cum a fost formulată, suspendarea de urgență a procedurii de achiziție publică până la soluționarea prezentei contestații, obligarea autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 de zile și modificarea documentației de atribuire, în sensul diminuării capacității cilindrice a motorului până la limita minimă de 6800 cmc (față de 7000 cmc stabilit prin actualul caiet de sarcini) pentru autobuze (Lot 1), pentru a permite astfel o competiție reală și eficientă și în care ofertanții să beneficieze de tratament egal.

Conform prevederilor art. 273 al. 1 din OUG 34/2006, modificată și completată, contestațiile ce fac obiectul dosarelor nr. ■/2012, ■/2012 și ■/2012, au fost conexe pentru a se pronunța o soluție unitară, deoarece acestea sunt formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire.

În baza documentelor depuse de părți, CNSC

### **DECIDE:**

Respinge, ca nefondate, contestațiile depuse de SC ■ SRL, cu sediul în ■, prin ■ și asociații SPARL, de SC ■ SRL, cu sediul în ■ și de SC ■ SRL, cu sediul în ■, în contradictoriu cu SC ■ SA, cu sediul în ■.

Dispune continuarea procedurii de atribuire.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

### **MOTIVARE**

Prin contestația înregistrată la CNSC cu nr. ■/03.05.2012, formulată de SC ■ SRL, reprezentată legal prin Grigorescu, Ștefănică și asociații SPARL, împotriva documentației de atribuire,

astfel cum aceasta a fost modificată prin clarificările publicate în data de 27.04.2012, s-a solicitat admiterea contestației, anularea documentației de atribuire astfel cum a fost modificată, anularea întregii proceduri de achiziție publică și suspendarea de urgență a procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, având în vedere că termenul depunere a ofertelor este 09.05.2012.

În fapt, contestatorul susține că la ■.03.2012 SC ■ SA a publicat în SEAP, anunțul de participare nr. ■, referitor la licitația publică deschisă organizată în vederea atribuirii contractului denumit „Achiziția în sistem leasing financiar a 30 buc. autobuze solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu motor EEV - cod C.P.V.-34121400-5 și 8 buc. troleibuze solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu acționare electronică de putere în c.a. comandată de controler cu microprocesor - cod C.P.V-34622300-6”.

Societatea a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, prin care a solicitat, între altele, „anularea mențiunilor punctele b.1, b.4 referitoare la caroserie și parbriz din documentul cu privire la Factorii de evaluare Lot 1 Autobuze”.

Contestatorul precizează că în cadrul procedurii a formulat contestație și societatea ■ SRL, solicitând anularea procedurii de achiziție publică.

Prin decizia nr. ■ din ■.04.2012 Consiliul a decis după cum urmează:

„Admite contestațiile formulate de SC ■ SRL, și de SC ■ SRL, obligă autoritatea contractantă, în termen de 10 zile de la primirea prezentei decizii, având în vedere cele expuse în motivare, la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 10 zile calendaristice și la modificarea documentației de atribuire după cum urmează:

- diminuarea cu cel puțin 0,5 I (500 cm<sup>3</sup>) a limitei minime a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lot 1);

- modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale alocate subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare [...]

Contestatorul susține că în ■.04.2012, Autoritatea Contractată a publicat în SEAP documentul intitulat „Clarificări 11”, prin care stabilește, între altele, un nou punctaj pentru subfactorii „caroserie” și „parbriz”.

Comparativ, în urma aplicării măsurilor de remediere, documentația de atribuire a fost modificată, după cum urmează:

<b>Subfactori de evaluare</b>	<b>Documentația inițială (punctaj)</b>	<b>Documentația modificată (punctaj)</b>
<b>CAROSERIE</b>		
Din inox	8	7
Din aluminiu	3	4
Din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (grunduire cataforetică prin imersie)	1	1
<b>PARBRIZ</b>		
Cu separare mediană (din două piese)	4	3
Fără separație mediană (dintr-o singură piesă)	0,5	1

SC ■ SRL menționează că punctajele inițiale au fost modificate, în mod superficial, autoritatea contractantă respectând, doar în aparență, decizia CNSC. În realitate, situația punctajului aferent subfactorilor de evaluare rămâne neschimbată, ceea ce denotă reaua credință a autorității contractante și ineficiența măsurilor de remediere dispuse de către Consiliu.

Totodată, susține că autoritatea contractantă a stabilit data limită de depunere a ofertelor ca fiind 09.05.2012 („autoritatea contractantă, în conformitate cu prevederile legale, menține data stabilită de depunere a ofertelor 09.05.2012 ora 9.30 și data de deschidere a ofertelor 09.05.2012 ora 10,00”- pct. 2 din documentul intitulat „Clarificări 11” anexat).

Contestatorul apreciază că, în contextul în care implementarea deciziei CNSC ar fi trebuit să modifice fundamental punctajul stabilit inițial pentru subfactorii de evaluare, pentru întocmirea în mod corespunzător a ofertei, era necesar ca SC ■ SA să stabilească un termen mai lung pentru depunerea ofertelor, de așa natură încât să nu restricționeze accesul la procedură.

SC ■ SRL consideră că modificarea documentației de atribuire s-a efectuat cu nerespectarea deciziei CNSC, a prevederilor OUG 34/2006 și ale HG 925/2006, solicitarea privind anularea procedurii fiind motivată tocmai de ineficiența măsurilor de remediere dispuse prin Decizia CNSC.

Contestatorul susține că cererea de suspendare este întemeiată, precizând că sunt îndeplinite condițiile prevăzute de art. 275<sup>1</sup> din OUG 34/2006 pentru a se dispune suspendarea procedurii de achiziție publică. De asemenea face trimitere la recomandarea nr. R(89)8 din 13 septembrie 1989 a Comitetului de Miniștri din cadrul Consiliului Europei.

În prezenta cauză, contestatorul apreciază că sunt întrunite condițiile pentru suspendarea procedurii, raportat la dispozițiile legii și în deplină conformitate cu exigențele recomandării privind asigurarea unei protecții provizorii, după cum urmează:

1. Condiția existenței cazului bine justificat;
2. Condiția urgenței;
3. Condiția existenței pagubei iminente.

Având în vedere cele menționate, SC ■ SRL solicită suspendarea procedurii de achiziție publică până la soluționarea contestației.

Ulterior, prin Decizia CNSC s-a dispus „modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale alocate subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006”, Consiliul reținând, în esență, că s-au încălcat prevederile art. 15 al. 3 și 4 ale HG 925/2006, precum și art. 2 al. 2 lit. e și f din OUG 34/2006.

SC ■ SRL susține că modificările efectuate de autoritatea contractantă sunt ne semnificative, așa încât nu se poate considera că noile punctaje stabilite sunt de natură să asigure accesul nerestricționat în cadrul procedurii.

Contestatorul menționează că SC ■ SA a redus punctajele aferente subfactorilor „caroserie din inox” și „parbriz cu separare mediană” cu un singur punct, păstrând avantajul evident pentru produsele care prezintă aceste specificații tehnice, fără o corelare reală a acestui avantaj în materie de punctaj, cu necesitățile autorității.

De asemenea apreciază că SC ■ SA a realocat cele două puncte către subfactorul „termen de livrare”, pentru care punctajul a crescut de la 4 la 6 puncte.

Contestatorul face trimitere la art. 15 al. 4 din HG 925/2006, unde se precizează că „atunci când stabilește criteriile de atribuire, autoritatea contractantă trebuie să fie în măsură să motiveze modul în care a fost stabilită ponderea factorilor de evaluare, elaborând în acest sens o notă justificativă care se atașează la dosarul achiziției”.

În acest context, SC ■ SRL apreciază că modificarea superficială, prin adăugarea sau scăderea unui singur punct, este în mod evident neconformă deciziei CNSC și principiilor care se impun a fi respectate.

În absența unei argumentări efective a modului de stabilire a factorilor de evaluare, decizia autorității de atribuire a unui anumit punctaj pentru criteriile tehnice trebuie calificată ca fiind arbitrară.

În acest caz, contestatorul apreciază că nu se pot dispune măsuri de remediere, astfel încât se impune, anularea procedurii, în raport de art. 199 al. 5 din OUG 34/2006.

SC ■ SRL susține că factorii de evaluare a ofertelor nu reflectă un avantaj real și evident pe care îl poate obține autoritatea contractantă și conduc la distorsionarea concurenței prin încălcarea art. 15 din HG 925/2006.

Cu privire la stabilirea factorilor de evaluare și a modului de punctare caroserie și parbriz, respectiv modalitatea de evaluare a ofertelor stabilită de autoritatea contractantă pentru Lot 1 - autobuze, contestatorul atrage atenția asupra următoarelor aspecte:

- evaluarea ofertelor se realizează în considerarea următorului punctaj: prețul total al ofertei - 65 pct, iar caracteristicile tehnice, funcționale și termen de livrare - 35 pct;

- factorii de evaluare „caroserie” și „parbriz” reprezintă 10 puncte (dintre care „caroseria” - 7 pct, iar „parbrizul” - 3 pct) din punctajul total stabilit pentru caracteristicile tehnice (aproximativ 30%).

În acest context, acesta apreciază că stabilirea unor factori de evaluare constând în caracteristici tehnice nerelevante, creează posibilitatea nejustificată pentru operatorul economic, care va obține punctaj maxim pe criteriile respective, să propună un preț mai mare, „diferența de puncte pierdută raportat la prețul ofertei fiind compensată cu punctele primite pentru criteriile tehnice incluse în mod artificial în modalitatea de evaluare”, modalitatea de evaluare a ofertelor fiind de natură să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică, art. 35 al. 5 din OUG 34/2006 precizând că specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole de natură să restrângă concurența dintre agenții economici.

Raportat la punctajul stabilit pentru factorii de evaluare „caroserie” și „parbriz”, SC ■ SRL consideră că acesta nu reflectă un avantaj real și evident pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv.

Tot acesta atrage atenția că, potrivit punctajului stabilit de autoritatea contractantă pentru factorii de evaluare, ofertantul, care va propune în oferta tehnică un autobuz dotat cu caroserie de inox (7 puncte) și parbriz cu separație mediană (3 puncte), va avea un avantaj de 8 puncte față de un ofertant care propune un autobuz dotat cu caroseria din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (1 punct) și parbriz dintr-o singură piesă (1 punct).

SC ■ SRL apreciază că pe baza criteriilor tehnice stabilite și a avantajului astfel creat, autoritatea contractantă ar putea achiziționa un produs mai scump în raport cu performanțele sale tehnice, aspect care contravine principiului eficienței utilizării fondurilor publice, principiu care stă la baza atribuirii contractului de achiziție publică, în conformitate cu art. 2 din OUG 34/2006.

Cu privire la factorul de evaluare „caroserie”, SC ■ SRL menționează că nu există o justificare de natură tehnică sau economică pentru modul în care s-a decis atribuirea punctajului.

În ceea ce privește soluțiile anticorozive, contestatorul susține că toate tipurile de caroserie punctate, adică caroserie din inox, aluminiu sau tablă galvanizată tratată prin metoda KTL, asigură o bună protecție anticorozivă, pentru întreaga durată de funcționare a autovehiculului.

În plus, în capitolul VI.5 al caietului de sarcini, autoritatea contractantă solicită ca garanția anticoroziune pentru caroserie să fie de 8 ani, condiție care trebuie să fie respectată de oricare ofertant, indiferent de metoda anticorozivă adoptată pentru produsele sale.

Costurile privind intervențiile și reparațiile în urma accidentelor de circulație pe perioada derulării contractului sunt irelevante, în contextul în care autobuzele sunt asigurate, iar ofertantul are obligația de a garanta orice fisuri, deformări, ruperi etc. pe întreaga durată de viață a caroseriei.

Contestatorul precizează că optarea pentru caroseria din inox are drept consecință creșterea costurilor după perioada de garanție. Astfel, panourile din inox, în situația în care nu mai pot fi recuperate, atrag costuri mai mari de achiziție decât în cazul panourilor din tablă galvanizată și tratate anticoroziv.

Referitor la caroseria din tablă galvanizată, tratată prin metoda KTL, SC ■ SRL susține că aceasta este cea mai modernă și mai performantă soluție anticorozivă de pe piață, fiind utilizată de către toți producătorii de autoturisme și vehicule comerciale de transport marfă pentru tratarea întregii caroserii.

Ca argumente de natură economică, contestatorul apreciază că punctajul maxim care poate fi atribuit ofertei financiare este de 65 de puncte, raportat la bugetul estimat prețul maxim fixat per autobuz fiind de 260.000 Euro. Așadar, apreciază că pentru fiecare punct al ofertei se poate estima o valoare de 4.000 Euro.

Iar, în contextul în care produsul care prezintă „caroseria din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL” obține 1 punct, iar cel cu „caroseria de Inox”, obține 7 puncte, diferența dintre cele două este de 6 puncte, evaluabile în bani la 24.000 Euro. Practic, consideră că

pentru soluția inox, autoritatea contractantă plătește un cost suplimentar de 24.000 Euro.

Totodată menționează că garanția anticoroziune pentru caroserie trebuie să fie de 8 ani, ceea ce înseamnă că în această perioadă ofertantul se obligă să remedieze orice deficiențe ale caroseriei, așa încât în sarcina autorității contractante rămân doar restul de 7 ani din durata de viață estimată a autobuzelor (15 ani fiind durata de viață totală cerută de autoritatea contractantă).

SC ■ SRL consideră că achiziționarea unui produs cu caroserie de inox reprezintă o cheltuială inutilă, fiind în dezacord cu principiile în materia achizițiilor publice.

Cu privire la factorul de evaluare „parbriz”, SC ■ SRL consideră că nu există o justificare de natură tehnică sau economică pentru modul în care autoritatea contractantă a decis să atribuie 3 puncte pentru parbrizul cu separare mediană (din două piese) și doar 1 punct pentru parbrizul dintr-o singură piesă.

Ca argumente de natură tehnică, contestatorul susține că din punct de vedere tehnic, normele în materie prevăd în această situație cerința ca parbrizul să ofere vizibilitate maximă, considerând că, în acest sens, cea mai potrivită soluție este parbrizul fără separație mediană, având în vedere că, în acest caz, vizibilitatea nu este obstructivă de elementul despărțitor și de ștergătoare. Din această perspectivă, contestatorul precizează că din punct de vedere calitativ, această soluție este net superioară, și apreciază că ar fi fost corect ca autoritatea contractantă să stabilească un punctaj mai mare pentru acesta din urmă.

În acest context, SC ■ SRL menționează că diferența de 2 puncte pentru un factor de evaluare „inutil”, conduce la distorsionarea rezultatului procedurii, creând un avantaj nejustificat aceluia ofertant care va putea oferi această soluție tehnică.

Contestatorul susține că, din perspectiva utilizării fondurilor publice, achiziționarea produselor cu parbriz cu separație mediană reprezintă o cheltuială inutilă, iar acordarea unui punctaj suplimentar pentru produsele cu această specificație nu ilustrează un avantaj real și evident pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv.

În consecință, SC ■ SRL precizează că stabilirea factorilor de evaluare „caroserie” și „parbriz”, respectiv a modului de punctare aferent, contravine prevederilor art. 15 din HG 925/2006, nefiind de natură a reflecta un avantaj real și evident pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorilor de evaluare.

În concluzie, contestatorul consideră că nu se pot dispune măsuri de remediere și solicită admiterea contestației și anularea procedurii de achiziție publică.



Prin contestația nr. ■/03.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/04.05.2012, formulată de SC ■ SRL, împotriva documentației de atribuire reîntocmită de autoritatea contractantă, astfel cum aceasta a fost modificată prin clarificările publicate în ■.04.2012, s-au solicitat următoarele: în principal, anularea procedurii de atribuire, pentru ambele loturi, în temeiul dispozițiilor art. 278 al. 6 coroborat cu art. 199 al. 5 și art. 209 al. 1 lit. c și al. 4 lit. a din OUG 34/2006; în subsidiar, anularea parțială a actului emis de autoritatea contractantă și intitulat „Clarificări 11 Achiziție Autobuze și Troleibuze” și obligarea autorității contractante la modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale aferente subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006; suspendarea procedurii până la soluționarea fondului prezentei contestații, având în vedere că termenul depunere a ofertelor și data deschiderii ofertelor este 09.05.2012, obligarea autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor, conform dispozițiilor legale.

În fapt, SC ■ SRL precizează că autoritatea contractantă a organizat procedura de licitație deschisă pentru „achiziția în sistem leasing financiar a 30 buc autobuze solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu motor EEV - cod C.P.V.-34121400-5 și 8 buc. troleibuze solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu acționare electronică de putere în c.a. comandată de controler cu microprocesor - cod C.P.V-34622300-6”, anunțul de participare fiind publicat în SEAP sub nr. ■/■.03.2012.

Contestatorul face un scurt istoric prin care menționează că împotriva documentației de atribuire au fost formulate contestații de către societatea sa și de către un alt operator economic, criticile vizând prevederi din documentația de atribuire referitoare la limita minimă a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lotul 1), precum și nelegalitatea subfactorilor de evaluare „caroserie” și „parbriz” și a ponderilor relative (punctajului) alocat acestora.

Totodată menționează că prin Decizia nr. ■ din ■.04.2012, CNSC a admis ambele contestații formulate și a dispus obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire, „având în vedere cele expuse în motivare”, după cum urmează:

- diminuarea cu cel puțin 0,5 l (500 cm<sup>3</sup>) a limitei minime a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lotul 1);

- modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale alocate subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15

al. 3 și 4 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare”.

La ■.04.2012, autoritatea contractantă a postat în SEAP anunțul nr. ■, intitulat „Clarificari 11 Achiziție Autobuze și Troleibuze”, prin care a adus modificările la documentația de atribuire.

Prin acest act s-a modificat cerința privind limita minimă a capacității cilindrice a motorului, cu 500 cm<sup>3</sup>. Totodată, au fost aduse modificări punctajului alocat factorilor de evaluare.

Pentru subfactorul de evaluare „termen de livrare” a fost majorat numărul maxim de puncte alocat, de la 2 pct (cum era prevăzut inițial) la 4 pct (în cazul lot 2 - troleibuze) și respectiv de la 4 puncte la 6 pct (în cazul lotul 1 - autobuze).

SC ■ SRL consideră că modificările aduse de autoritatea contractantă cu privire la punctajele maxime și parțiale alocate subfactorilor de evaluare „caroserie” și „parbriz” nu respectă dispozițiile Deciziei CNSC nr. ■ din ■.04.2012, susținând că nu s-au avut în vedere cele reținute de CNSC în motivarea acestei decizii și nu s-au respectat prevederile art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006, așa cum s-a dispus de către CNSC.

Contestatorul apreciază că autoritatea contractantă a procedat la o modificare doar de „aparență” a punctajelor aferente celor doi subfactori de evaluare, scăzând punctajul maxim alocat subfactorului de evaluare „caroserie” cu doar 1 pct (respectiv de la 8 pct la 7 pct, pentru caroseria din inox) și a menținut neschimbat punctajul pentru caroseria din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL, de doar 1 pct. În ceea ce privește subfactorul de evaluare „parbriz”, autoritatea contractantă a procedat în mod similar, efectuând o modificare „superficială” a punctajelor alocate, pentru a da „un aer de legalitate și pentru a crea aparența respectării deciziei CNSC”.

În sensul celor mai sus menționate, precizează că în motivarea Deciziei CNSC au fost reținute următoarele:

„Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a motivat concludent atât în nota justificativă nr. ■/20.01.2012 cât și în punctele de vedere depuse, nivelul punctajelor maxime de % puncte pentru subfactorul de evaluare „caroserie” și de 4 puncte pentru subfactorul de evaluare „parbriz”, reținând în soluționare faptul că, având în vedere rigurozitatea și minuțiozitatea modului în care au fost formulate cerințele tehnice pentru caroserie și parbriz în caietul de sarcini, toate produsele care vor fi declarate conforme, vor satisface necesitățile autorității contractante, utilizarea unui anumit material pentru caroserie sau a unui anumit tip de parbriz neconducând la obținerea unui avantaj semnificativ pentru aceasta”

[...] "Ca urmare, Consiliul constată că (...) punctajele stabilite pentru aceștia conduc la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire, prin raportarea acestora la punctajul aferent factorului de evaluare „prețul ofertei”, rezultând că o oferta cu caroserie din inox și cu parbriz cu separare mediană, elemente care nu prezintă un avantaj calitativ semnificativ, să poată fi declarată câștigătoare, deși conține un preț cu 20% mai mare decât al altei oferte cu caroseria din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (grunduire cataforetică prin imersie) și cu parbriz fără separare mediană, autoritatea contractantă încălcând astfel prevederile art. 15 al. (3) și (4) din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare (...)" [...] „Consiliul constată că autoritatea contractantă nu și-a îndeplinit obligația de a motiva algoritmi de calcul pentru subfactorii de evaluare „caroserie” și „parbriz”, de a-i corela cu avantajele reale considerate ca fiind semnificative și de a respecta, în stabilirea acestora, a principiului proportionalității și al eficienței utilizării fondurilor publice, enunțate la art. 2 al. 2 lit. e și f din OUG 34/2006”.

În opinia sa, consideră că autoritatea contractantă a dat dovadă de rea-credință și de o atitudine sfidătoare atât în raport cu CNSC, cât și în raport cu operatorii economici interesați să participe la această procedură de atribuire, procedând la o modificare „aparentă” a punctajului aferent celor doi subfactori de evaluare, modificare care însă nu asigură o corelare reală cu avantajele semnificative pe care autoritatea contractantă urmărește să le obțină.

Contestatorul precizează că autoritatea contractantă a nesocotit Decizia CNSC, susținând că prin modificarea adusă în ceea ce privește punctajul aferent subfactorilor de evaluare „caroserie” și „parbriz”, nu se asigură respectarea dispozițiilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006 și nici a principiului proportionalității și al eficienței utilizării fondurilor publice, enunțate la art. 2 al. 2 lit. e și f din OUG 34/2006, așa cum în mod expres a fost dispus de CNSC.

În opinia SC ■ SRL, urmare a admiterii prezentei contestații, se impune anularea procedurii de atribuire, având în vedere gravele abateri de la prevederile legislative care afectează această procedură, precum și imposibilitatea adoptării și implementării unor măsuri reale și eficiente care să conducă la respectarea dispozițiilor legale și a celor dispuse de CNSC.

Totodată, contestatorul susține că, potrivit prevederilor art. 199 al. 3 și 5 din OUG 34/2006, modificarea ponderilor relative ale factorilor de evaluare reprezintă o modificare chiar a factorilor de evaluare și având în vedere dispozițiile art. 199 al. 5 potrivit cărora

„Orice modificare și/sau completare a factorilor de evaluare precizați conform al. 3, conduce la anularea procedurii de atribuire”.

Prin urmare, în temeiul art. 278 al. 6 coroborat cu art. 199 al. 5 și art. 209 al. 1 lit. c și al. 4 lit. a din OUG 34/2006, solicită anularea procedurii de atribuire.

În subsidiar, solicită anularea parțială a actului emis de autoritatea contractantă și intitulat „Clarificari 11 Achiziție Autobuze și Troleibuze” (anunț postat în SEAP la ■.04.2012 sub nr. ■) și obligarea autorității contractante la modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale aferente subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006, precum și obligarea autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor, conform dispozițiilor legale.

Prin contestația nr. ■/04.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/04.05.2012, formulată de SC ■ SRL, împotriva actului emis de autoritatea contractantă intitulat „Clarificări 11 Achiziție Autobuze și Troleibuze” și postat pe SEAP în ■.04.2012, sub nr. ■, s-a solicitat admiterea prezentei contestații astfel cum a fost formulată, suspendarea de urgență a procedurii de achiziție publică până la soluționarea prezentei contestații, obligarea autorității contractante la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 de zile și modificarea documentației de atribuire, în sensul diminuării capacității cilindrice a motorului până la limita minimă de 6800 cm<sup>3</sup> (față de 7000 cm<sup>3</sup> stabilit prin actualul caiet de sarcini), pentru a permite astfel o competiție reală și eficientă și, în care, ofertanții să beneficieze de tratament egal.

În fapt, SC ■ SRL susține că, în ■.03.2012, SC ■ SA a publicat în SEAP anunțul de participare nr. ■, referitor la licitația publică deschisă organizată în vederea atribuirii contractului denumit „Achiziția în sistem leasing financiar a 30 buc autobuze solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu motor EEV- cod CPV - 34121400-5 și 8 buc troleibuze solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu acționare electronică de putere în c.a. comandată de controler cu microprocesor cod CPV - 34622300-6”.

Totodată, arată că a fost publicată documentația de atribuire, incluzând caietul de sarcini pentru autobuz solo pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, cu motor EEV - cod CPV 34121400-5 și documentul privind factorii de evaluare Lot 1 Autobuze.

Conform art. II. 1.4) din fișa de date a achiziției inclusă în documentație, valoarea estimată fără TVA a acordului cadru, care

urmează a fi încheiat de SC ■ SA, este cuprinsă între ■ Euro și ■ Euro (din care valoarea aferentă lotului 1 este cuprinsă între ■ EUR și ■ EUR).

SC ■ SRL menționează că termenul limită inițial pentru primirea ofertelor era 26.04.2012, însă pe rolul CNSC au fost înregistrate două contestații în 26.03.2012, și 27.03.2012, formulate de SC ■ SRL, respectiv SC ■ SRL.

Prin contestațiile formulate s-a criticat procedura de atribuire și s-a solicitat anularea mențiunilor cu privire la punctul 5 din condițiile tehnice eliminatorii, referitoare la capacitatea cilindrică a motorului și anularea mențiunilor de la punctele b1, b3 referitoare la caroserie și parbriz din documentul cu privire la factorii de evaluare lot 1 autobuze, respectiv s-a contestat documentația de atribuire, elaborată de autoritatea contractantă și s-a solicitat anularea procedurii de atribuire.

În urma analizei contestațiilor formulate și pe baza documentelor depuse de părți, CNSC, prin decizia nr. ■ din ■.04.2012, a admis contestațiile formulate și a obligat autoritatea contractantă, ca în termen de 10 zile de la primirea deciziei, la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 10 zile calendaristice și la modificarea documentației de atribuire, respectiv:

„- Diminuarea cu cel puțin 0,5 l (500 cmc) a limitei minime a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lot 1),  
- Modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale alocate subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al 3 și 4 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare.”

În 27.04.2012, SC ■ SRL susține că a transmis autorității contractante adresa de clarificare emisă sub nr. ■/27.04.2012 prin care solicita:

- decalarea termenului de depunere a ofertelor cu o perioadă de timp mai mare de 10 zile calendaristice, respectiv un termen de 30 zile calendaristice (având în vedere că decizia stabilește un minim de cel puțin 10 zile calendaristice iar potențialii ofertanți au beneficiat inițial de un termen de 45 zile calendaristice pe vechiul caiet de sarcini), astfel încât potențialii ofertanți să aibă timpul necesar în pregătirea/ajustarea și depunerea completă a ofertelor (s-a avut în vedere și faptul că valoarea estimată, fără TVA, a acordului cadru care urmează a fi încheiat de către ■ este cuprinsă între ■ Euro și ■ Euro, din care valoarea aferentă lot 1 este cuprinsă între ■ Euro și ■ Euro);

- modificarea parametrilor tehnici privind motorul vertical cu aprindere prin comprimare, în sensul diminuării limitei capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lot 1) cu 1000 cmc, având în vedere că decizia stabilește un minim de cel puțin 0,5 l (500 cmc), astfel încât în calitate de potențial ofertant, să poată depune o ofertă valabilă, în condiții echitabile de participare la licitație, întrucât autobuzele ■ ( produse de ■ AG) sunt dotate cu motoare verticale cu aprindere prin comprimare, norma de poluare EEV, controlat electronic, cu capacitatea cilindrică cuprinsă între 6,8 litri și 10,5 litri.

Contestatorul menționează că solicitarea făcută se înscrie în condițiile stabilite prin OUG 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, precum și în sensul Deciziei nr. ■ din ■.04.2012 emisă de CNSC, prin care se asigură potențialilor ofertanți condiții echitabile de participare la licitația publică și avea ca scop evitarea unei noi contestații în sensul stabilit de art. 255 și următoarele din OUG 34/2006.

SC ■ SRL susține că cererea de suspendare a procedurii de achiziție publică, până la soluționarea contestației, este întemeiată, având în vedere că termenul de depunere a ofertelor este data de 09.05.2012 și sunt îndeplinite condițiile stabilite de art. 275 ind. 1 al. 1 din OUG 34/2006, care prevede: „în cazuri temeinic justificate și pentru prevenirea unor pagube iminente, Consiliul, până la soluționarea fondului cauzei poate să dispună, în termen de 3 zile, la cererea părți interesate, prin decizie, măsura suspendării procedurii de achiziție publică”.

Tot SC ■ SRL susține că menținerea de către autoritatea contractantă a datei de depunere a ofertelor 09.05.2012 ora 9:30 și data de deschidere a ofertelor 09.05.2012, ora 10:00 constituie o încălcare a principiului egalității de tratamente între participanți, stabilit de art. 2 al. 2 din OUG 34/2006, în condițiile în care prin decizia CNSC nr. ■ din ■.04.2012, s-a dispus modificarea documentație de atribuire și decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 10 zile calendaristice.

Contestatorul apreciază că unii ofertanți au beneficiat inițial de un termen de 45 de zile calendaristice pentru pregătirea și depunerea ofertelor, iar în condițiile în care prin decizia mai sus menționată CNSC a modificat substanțial documentația și condițiile de atribuire și solicită că acordarea unui termen de 30 de zile pentru depunerea ofertelor (decalarea termenului 30 de zile) este justificat și s-ar respecta principiul egalității de tratament, având în vedere documentația pentru o licitație de asemenea anvergură.

Din aceste considerente SC ■ SRL susține că, autoritatea contractantă impunând limita de 10 zile de depunere a ofertelor a dorit să limiteze cât mai mult accesul la licitație al competitorilor și astfel să poată acorda mai ușor contractul de achiziție unui anumit ofertant, care a avut timp suficient să-și pregătească și să depună oferta sa, în timp ce în contextul noilor condiții stabilite unui potențial nou ofertant i-ar fi practic imposibil să pregătească o ofertă până la data de 09.05.2012.

Din aceste motive solicită anularea termenului de depunerea a ofertelor (09.05.2012) și prelungirea acestui termen cu o perioadă 30 de zile, astfel încât și noi ofertanți să aibă timpul suficient în pregătirea ofertei și documentației aferente.

Contestatorul precizează că documentația de atribuire, refăcută de autoritatea contractantă, nu respectă spiritul Deciziei nr. ■ din ■.04.2012, pronunțată de CNSC și continua să încalce dispozițiile art. 2 și art. 35 din OUG 34/2006, precum și a art. 15 din HG 925/2006.

Acesta menționează că în conformitate cu art. 35 al. 5 din OUG 34/2006, specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole de natură să restrângă concurența dintre agenții economici.

SC ■ SRL, susține că prin decizia nr. ■, CNSC a dispus diminuarea cu cel puțin 0,5 l (500 cmc) a limitei minime a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lot nr. 1), ceea ce presupune că diminuarea limitei minime a capacității cilindrice a motorului poate fi și mai mare de 500 cmc.

Tocmai în acest sens, în calitate de potențial ofertant și furnizor de autobuze pe piața românească, a formulat nota de clarificare prin care a solicitat autorității contractante diminuarea limitei capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lot nr. 1) cu 1000 cmc, astfel încât să poată depune o ofertă valabilă.

Respingând propunerea făcută și menținând o diminuare de numai 500 cmc, contestatorul susține că autoritatea contractantă a împiedicat participarea la procedura de atribuire, descalificând din start oferta sa.

Ori, SC ■ SRL apreciază că impunerea de către autoritatea contractantă, prin specificațiile din caietul de sarcini, a motorului cu o capacitate minimă de 7000 cmc și nu mai mică (capacitatea de 6800 cmc, solicitată argumentat) este în mod vădit de natură să restricționeze participarea sa la procedură.

În concluzie, contestatorul solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată, suspendarea procedurii de achiziție publică până la soluționarea contestației, obligarea autorității contractante

la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 30 de zile, precum și modificarea documentație de atribuire, în sensul diminuării capacității cilindrice a motorului până la limita minimă de 6800 cmc (față de 7000 cmc stabilit prin actualul caiet de sarcini), pentru a permite astfel o competiție reală și eficientă în care ofertanții să beneficieze de un tratament egal.

În vederea soluționării contestațiilor susmenționate, Consiliul a solicitat autorității contractante, prin adresele nr. ■/04.05.2012, nr. ■/05.05.2012, să transmită copia dosarului achiziției publice, respectiv documentele emise de la ultima decizie CNSC până în prezent, precum și punctul de vedere referitor la contestațiile în cauză și la solicitarea de suspendare a procedurii.

Autoritatea contractantă s-a conformat solicitării Consiliului, comunicând adresa nr. ■/07.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/07.05.2012, reprezentând punctul de vedere cu privire la solicitarea de suspendare a procedurii, prin care a menționat următoarele: „Considerăm că sunt îndeplinite condițiile legale de continuare a procedurii de achiziție publică și vă rugăm să respingeți solicitarea de suspendare a procedurii”.

Prin aceeași adresă, cu privire la contestația depusă de SC ■ SRL, autoritatea contractantă în punctul său de vedere consideră că în urma deciziei CNSC nr. ■/18.04.2012 a procedat la modificarea documentației de atribuire, fiind respectate întocmai dispozițiile acestei decizii.

În ■.05.2012, Consiliul emite decizia nr. ■ prin care dispune suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea pe fond a contestațiilor depuse în cadrul procedurii în cauză.

Ulterior, prin adresa nr. ■/08.05.2012, transmisă prin fax și înregistrată la CNSC sub nr. ■/08.05.2012, autoritatea contractantă a transmis punctul său de vedere la contestațiile depuse de SC ■ SRL, SC ■ SRL și SC ■ SRL.

Autoritatea contractantă menționează că aceste contestații sunt depuse împotriva aplicării întocmai a prevederilor deciziei CNSC. Autoritatea contractantă SC ■ SA susține că în baza art. 278 al. 2 din OUG 34/2006, în conformitate cu HCL 174/27.04.2012, a publicat pe SEAP în ■.04.2012 actul clarificări 11 care modifică documentația de atribuire și prin care se aplică întocmai cele decise de CNSC prin decizia nr. ■, respectiv:

„decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 10 zile calendaristice și modificarea documentației de atribuire după cum urmează:

- diminuarea cu cel puțin 0,5 l (500 cmc) minime a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lotul 1);



- modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale alocate subfactorului de evaluare „caroserie” și subfactorului de evaluare „parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare. Dispune continuarea procedurii de atribuire”.

În consecință, autoritatea contractantă precizează că a procedat la modificarea documentației de atribuire conform deciziei obligatorii, astfel:

- decalarea termenului de depunere a ofertelor de la 26.04.2012 la 09.05.2012;
- diminuarea cu 500 cmc a limitei minime a capacității cilindrice pentru autobuze, astfel capacitatea cilindrică a motorului autobuzelor fiind cuprinsă între 7-9,5 litri (7000-9500 cmc);
- modificarea subfactorilor de evaluare „caroserie” și „parbriz” pentru ambele loturi astfel:

<b>CAROSERIE</b>	
Din inox	7 puncte
Din aluminiu	4 puncte
Din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (grunduire cataforetică prin imersie)	1 punct
<b>PARBRIZ</b>	
Cu separare mediană (din două piese)	3 puncte
Fără separație mediană (dintr-o singură piesă)	1 punct

SC ■ SA solicită constatarea că dispozițiile Deciziei CNSC au fost respectate întocmai, atât în litera cât și în sensul lor.

Cu privire la modificările efectuate, autoritatea contractantă susține că:

- decalarea termenului de depunere a licitației s-a făcut prin adăugarea a 13 zile calendaristice la termenul inițial stabilit/ decalarea specificată în Decizie fiind de minimum 10 zile;
- diminuarea capacității cilindrice a motorului s-a făcut îndeplinind exact cerința impusă de Decizia CNSC. Deși simpla îndeplinire ad-literam a Deciziei CNSC ar trebui să fie suficientă și de necontestat.

Referitor la capacitatea cilindrică a motorului „este necesară limitarea inferioară a capacității cilindrice a motorului pentru a evita uzura rapidă a motorului și limitarea superioară pentru a limita consumul de carburant”. În baza acestui considerent SC ■ SA susține că a evaluat inițial segmentul de capacitate cilindrică necesar pentru autobuzele ce urmează a fi achiziționate la 7,5 - 9,5

litri. CNSC, urmând argumentele contestațiilor, dispune prin decizie diminuarea limitei minime cu cel puțin 500 cmc, respectiv de la 7,5 litri la 7,0 litri. SC ■ SA apreciază că a respectat întocmai această dispoziție. Astfel, consideră că a respectat atât legislația în vigoare, decizia CNSC, cât și sensul inițial al caietului de sarcini și necesitățile actuale. Tot aceasta menționează că o diminuare mai accentuată ar duce evident către o eventuală submotorizare a parcului auto.

SC ■ SA susține că modificarea punctajelor alocate subfactorilor „caroserie” și „parbriz”, pentru ambele loturi s-a efectuat urmărind:

- respectarea cerințelor CNSC: s-au diminuat punctajele maxime și s-au crescut cele intermediare;

- sensul Deciziei CNSC: prin efectul coroborat al celor 2 acțiuni; diferențele de punctaj dintre categoriile din subfactori au fost reduse considerabil.

Astfel, susține că la subfactorul caroserie și parbriz, diferențele dintre categorii s-au modificat, fiind respectată atât sensul legislației cât și Decizia CNSC.

Autoritatea contractantă consideră că cele trei contestații se bazează pe o analiză subiectivă și speculativă, fără argumente convingătoare.

Cu privire la capacitatea cilindrică a motorului, autoritatea contractantă susține că din punct de vedere tehnic, consideră că domeniul specificat al capacității cilindrice (7,5 - 9,5 litri stabilit inițial, respectiv 7,0 - 9,5 litri modificat prin Decizia CNSC) îndeplinește cel mai bine caracteristica de performanță urmărită atât din punct de vedere al momentului motor obținut la turații cât mai mici, puterea relationată la masa autovehiculului cât și din punct de vedere al consumului de carburant asociat performanțelor specificate.

SC ■ SA apreciază că, prin coborârea limitei inferioare a capacității cilindrice la 6500 cmc sau mai mult, deschide posibilitatea ca oferte, conținând alte autovehicule neconforme cu cerințele și necesitățile sale, să intre în concurs.

Cu privire la cuantificarea punctelor de evaluare, autoritatea contractantă susține că valoarea estimată a bugetului total alocat pentru această achiziție publică, este între ■ și ■ Euro., iar pentru Lotul 1 valoarea estimată de achiziție este între ■ și ■ Euro, conform datelor publicate pe SEAP. Precizează că luarea în considerare a valorilor maxime ale bugetului estimat este irelevantă și speculativă, deoarece:

- dorește achiziționarea unui produs de calitate, evident la prețuri cât mai scăzute;

- prețurile generalizate de vânzare pe categoria de produs sunt în scădere datorită condițiilor generale de piață;
- din practica achizițiilor publice și ca rezultat al liberei concurențe, ofertele declarate câștigătoare sunt în general mult sub valoarea maximă a bugetului disponibil.

Conform ofertelor comerciale, pe piața din România prețurile practicate pentru autobuze din această categorie încep de la o valoare unitară de 135-140.000 Euro și pot ajunge până la aproape 200.000 Euro fără TVA, în anumite cazuri.

De asemenea, menționează că se poate observa că bugetul total alocat pentru această achiziție include contravaloarea autobuzelor + contravaloarea serviciilor solicitate prin documentație (service, mentenanță și finanțarea întregii investiții).

În consecință, consideră că divizarea întregului buget la numărul total de autovehicule, deși corectă din punct de vedere matematic, nu este deloc elocventă în cuantificarea corectă a unui punct de evaluare.

Astfel, apreciază că supraevaluarea unui punct (la valori de 3-4.000 Euro) este greșită și poate denatura grav corecta apreciere a forurilor îndreptățite.

Tot aceasta, conform calculelor folosite de autoritatea contractantă, susține că totalul maxim de puncte alocat, pe care ofertantul care îndeplinește toate criteriile de selecție îl poate obține este de 100 de puncte, iar 1 punct de evaluare reprezintă suma totală unitară divizată la totalul de 100 de puncte.

SC ■ SA a considerat ca reper general în evaluare un preț mediu unitar pentru un autobuz de categoria 12m, conform cerințelor din documentație însumând 160.000 Euro per bucată.

Așadar, menționează că valoarea corect cuantificată a unui punct de evaluare utilizat pentru prețul unitar pe bucată este de 1.600 Euro, astfel obținută: 1 punct = 160.000 Euro / 100 puncte = 1.600 Euro.

Referitor la subfactorul caroserie (ajustat prin Decizia nr. ■ a CNSC), SC ■ SA precizează ca garanțiile solicitate și acordate la protecția anticorozivă sunt nerelevante în analiza de față, deoarece toți producătorii își mențin condițiile de garanție anticorozivă până la momentul producerii primului incident de trafic. Din acel moment, toate costurile de reparații și întreținere devin costuri directe suportate de autoritatea contractantă.

Astfel, consideră că orice referire la perioada de garanție nu este nerelevantă. Din punct de vedere tehnic, în cazul intervențiilor service de remediere a caroseriei, orice protecție anticorozivă aplicată își pierde proprietățile. Excepție făcând numai caroseriile

realizate din materiale rezistente la coroziune (inox, aluminiu, compozit, fibre).

Astfel, SC ■ SA consideră că a evaluat avantajul material obținut prin utilizarea unui material de caroserie rezistent la coroziune ca fiind:

- remedierea materialelor de caroserie cu protecție anticorozivă aplicată = 2 intervenții cu 8-9 ore de manoperă alocate fiecărui element afectat (cca 200 Euro) + materiale și consumabile necesare pe element (cca 90 Euro), cu minimum 2 elemente afectate, totalul valoric al intervențiilor pe fiecare autobuz este:  $2 \times 2 \times (200+90) = 1160$  Euro pe an.

- remedierea materialelor de caroserie rezistente la coroziune = 2 intervenții cu 1-2 ore de manoperă alocate fiecărui element afectat (cca 30Euro) + materiale și consumabile necesare pe element (cca 30Euro), cu minimum 2 elemente afectate, totalul valoric al intervențiilor pe fiecare autobuz ar fi de  $2 \times 2 \times (30+30) = 240$  Euro pe an, economia la buget realizată la acest capitol fiind de 920 Euro pe fiecare autobuz, pe fiecare an de exploatare.

Așadar, consideră că din punct de vedere economic, opțiunea pentru material de caroserie rezistent la coroziune este justificată.

Din punct de vedere tehnic, autoritatea contractantă face precizarea că tehnologia tratării prin cataforeză (KTL) are calități anticorozive indiscutabile, însă, dezavantajul major al acestei metode este că această protecție există numai până la momentul petrecerii primului accident rutier care necesită reparații. Fiind un proces tehnic deosebit de complex refacerea și readucerea la conformitate a protecției nu mai este posibilă, în cadrul lucrărilor de service. Refacerea protecției anticorozive care inițial din fabrică a fost realizată prin metoda KTL, în service se rezumă la acoperirea prin metode tehnice tradiționale, cu materiale tradiționale. În plus, se pierde și garanția. Prin comparație, utilizarea unor materiale rezistente la coroziune (precum aluminiul sau inoxul) nu prezintă aceste dezavantaje.

Astfel a considerat că utilizarea unei caroserii realizate din materiale rezistente la coroziune este justificată și din punct de vedere tehnic.

Referitor la subfactorul parbriz (subfactor ajustat prin Decizia nr. ■ a CNSC), SC ■ SA susține că la autovehiculele echipate cu parbrize cu separație mediană, rata apariției fisurilor atât datorită loviturilor cât și datorită balansului generat de drumuri denivelate este foarte mică în raport cu apariția acestor defecte la parbrizele dintr-o singură piesă.

În plus, consideră că costurile generate de înlocuire sunt evident mai mici. S-a optat așadar pentru o soluție tehnică ce

asigură un cost de exploatare redus. Un parbriz dintr-o singură piesă costa mai mult decât dublul unei părți de parbriz realizat cu separație mediană, în plus pot fi fabricate și în România la societățile de profil cu prețuri unitare rezultate mult mai mici. Parbrizele panoramice dintr-o singură piesă tocmai datorită formei spațiale rezultate în urma „calculului laborioase și sofisticate” nu pot fi făcute în țară de către producătorii interni ci doar importate la prețuri prohibitive.

În cazul parbrizelor dintr-o singură bucată, considerând o medie statistică de intervenție de 1 sau 2 înlocuiri pe an a parbrizelor ciobite sau fisurate, respectiv un cost minim (materiale + manoperă) de cca 1200-1400 euro per intervenție, raportat la o perioadă de exploatare de 15 ani, calculul arată costuri de aproape 20.000 euro pe fiecare unitate autobuz.

În cazul unei jumătăți de parbriz, costurile se reduc la cel mult 50% din primul caz, respectiv la cca 10.000 euro pe fiecare unitate autobuz.

Diferența de buget (economia urmărită la acest capitol) este, deci de cca 10.000 euro per autobuz.

Diferența de punctaj, în urma ajustării conform Deciziei CNSC este de numai 2 puncte, respectiv  $2 \times 1.600 = 3.200$  euro per autobuz, avantajul economic fiind evident.

În plus, bugetul total alocat înlocuirii periodice a parbrizelor dintr-o singură piesă, ar fi de  $30 \times 20.000 = 600.000$  euro pentru întregul lot. Prin comparație, înlocuirea numai unei părți a parbrizului, ar genera o economie la bugetul autorității contractante de cca 300.000 euro pe întreaga perioadă. Din punct de vedere tehnic, precizează:

- parbrizele divizate, prezentând suprafețe mai mici montate pe caroserie, prezintă o rezistență sporită la fisuri generate de vibrațiile și tensiunile din caroserie (apărute de obicei datorită condițiilor drumurilor);
- incidentele și intervențiile service mai rare, sporesc timpul efectiv de operare;
- orice referire neargumentată tehnic de tipul „buna aerodinamicitate” sau „vizibilitate mai bună” este nefondată, soluția tehnică parbriz divizat vertical în 2 părți fiind omologată de autoritățile abilitate. Consideră că aprecierile altor părți nu pot contrazice testele și/sau normelor tehnice de omologare în vigoare.

Orice referire făcută la CASCO este nerelevantă pentru că autoritatea contractantă a cerut prin documentația de atribuire încheierea poliței CASCO doar pentru daună totală sau furt, iar restul accidentelor sau evenimentelor rutiere inclusiv deteriorarea

caroseriei sau spargerea parbrizelor, să fie suportate de autoritatea contractantă.

În concluzie, autoritatea contractantă, solicită CNSC să respingă contestațiile introduse, ca nefondate și să permită reluarea procesului de achiziție.

Prin adresa fără număr din 14.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/14.05.2012, SC ■ SRL își completează contestația în urma punctului de vedere transmis de autoritatea contractantă cu privire la aceasta, menționând că solicitarea de decalare a termenului de depunere a ofertelor, respectiv modificarea specificației tehnice obligatorii referitoare la capacitatea cilindrică a motorului, nu face obiectul contestației depuse de societatea sa.

Referitor la faptul că autoritatea contractantă precizează în punctul său de vedere că un punct de evaluare reprezintă suma totală unitară divizată la totalul de 100 pct, respectiv că valoarea cuantificată a unui punct de evaluare utilizat pentru prețul unitar pe bucată este de 1600 Euro (1 punct = 160.000 Euro/100 pct), contestatorul susține că autoritatea contractantă a luat ca reper în mod cu totul nejustificat, un preț mediu unitar pentru un autobuz de 160.000 Euro.

Raportat la algoritmul de calcul al ofertelor:  $P_n = (\text{Preț minim} / \text{Preț } (n) \times 65)$ , unde P minim – prețul cel mai mic dintre toate ofertele calificate și Preț (n) – Prețul ofertei n, precum și punctajul stabilit pentru factorul de evaluare preț (65 puncte) și valoarea estimată de autoritatea contractantă pe autobuz, contestatorul consideră că pentru fiecare punct al ofertei tehnice este asociat un preț de 4000 Euro.

Cu privire la punctajul acordat pentru elementele „caroserie” și „parbriz”, contestatorul își menține criticile formulate în contestație și susține că „considerentele” reținute de CNSC în decizia pronunțată în 18.04.2012 își păstrează valabilitatea, în sensul că: „punctajele stabilite [...] conduc la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire prin raportarea acestora la punctajul aferent factorului de evaluare prețul ofertei, rezultând că o ofertă cu caroserie din inox și cu parbriz cu separare mediană, elemente care nu prezintă un avantaj calitativ semnificativ, să poată fi declarată câștigătoare, deși conține un preț cu 20% mai mare decât al altei oferte cu caroseria din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (grunduire cataforetică prin imersie) și cu parbriz fără separare mediană”.

Tot acesta susține că autoritatea contractantă nu și-a îndeplinit obligația de a motiva algoritmul de calcul pentru subfactorii de evaluare „caroserie” și „parbriz”, respectiv de a corela cu avantajele reale considerate ca fiind semnificative și de a

respecta în stabilirea acestora, principiul proporționalității și al eficientizării utilizării fondurilor publice, în conformitate cu prevederile art. 2 din OUG 34/2006.

În ceea ce privește subfactorul de evaluare „caroserie” și „parbriz” își menține criticile formulate în cadrul contestației.

De asemenea, prin adresa, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. ■/24.05.2012, SC ■ SRL transmite “cu titlu de jurisprudență” Decizia nr. ■/18.05.2012.

Analizând actele existente la dosarul cauzei, Consiliul reține următoarele:

SC ■ SA a organizat, în calitate de autoritate contractantă, procedura de achiziție, prin „licitație deschisă”, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: “ACHIZIȚIA ÎN SISTEM LEASING FINANCIAR A 30 BUC. AUTOBUZE SOLO PENTRU TRANSPORTUL URBAN, CU PODEA COMPLET COBORĂTĂ PE TOATĂ LUNGIMEA VEHICULULUI, CU MOTOR EEV - COD C.P.V.-34121400-5 ȘI 8 BUC. TROLEIBUZE SOLO PENTRU TRANSPORTUL URBAN ,CU PODEA COMPLET COBORĂTĂ PE TOATĂ LUNGIMEA VEHICULULUI, CU ACȚIONARE ELECTRONICĂ DE PUTERE ÎN C.A. COMANDATĂ DE CONTROLER CU MICROPROCESOR - COD C.P.V.-34622300-6”, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând în SEAP anunțul de participare nr. ■/■.03.2012, conform căruia valoarea estimată este de ■ Euro.

Potrivit Cap. IV.2.1) din fișa de date a achiziției, criteriul de atribuire ales este „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”, cu factorii de evaluare: “prețul ofertei” cu un punctaj maxim de 65 puncte și “Caracteristici tehnice, funcționale și termen de livrare” cu un punctaj maxim de 35 puncte.

SC ■ SRL și SC ■ SRL au formulat contestații cu privire la prevederile documentației de atribuire, cu privire la care Consiliul s-a pronunțat prin Decizia nr. ■/■.04.2012, obligând “autoritatea contractantă, în termen de 10 zile de la primirea prezentei decizii, având în vedere cele expuse în motivare, la decalarea termenului de depunere a ofertelor cu cel puțin 10 zile calendaristice și la modificarea documentației de atribuire după cum urmează:

- diminuarea cu cel puțin 0,5 l (500 cm<sup>3</sup>) a limitei minime a capacității cilindrice a motorului pentru autobuze (lotul 1);

- modificarea punctajelor maxime și a celor parțiale alocate subfactorului de evaluare “caroserie” și subfactorului de evaluare “parbriz”, pentru ambele loturi, cu respectarea prevederilor art. 15 al. 3 și 4 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare.”

De asemenea, în cadrul procedurii de atribuire ce face obiectul prezentei cauze, SC ■ SRL, prin ■ și asociații SPARL, a depus

contestația înregistrată la CNSC sub nr. ■/03.05.2012, formulată împotriva documentației de atribuire, astfel cum aceasta a fost modificată prin clarificările publicate în 27.04.2012, prin care a solicitat, printre altele, „suspendarea de urgență a procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații, având în vedere că termenul depunere a ofertelor este 09.05.2012”; SC ■ SRL a depus contestația nr. ■/03.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/04.05.2012, formulată împotriva documentației de atribuire reîntocmită de autoritatea contractantă, astfel cum aceasta a fost modificată prin clarificările publicate în data de 27.04.2012, prin care a solicitat, printre altele, „suspendarea procedurii până la soluționarea fondului prezentei contestații, având în vedere că termenul depunere a ofertelor și data deschiderii ofertelor este 09.05.2012”; SC ■ SRL a depus contestația nr. ■/04.05.2012, înregistrată la CNSC cu nr. ■/04.05.2012, formulată împotriva actului emis de autoritatea contractantă, intitulat „Clarificări ■ Achiziție Autobuze și Troleibuze” și postat pe SEAP în ■.04.2012, sub nr. ■, prin care a solicitat, printre altele, „suspendarea de urgență a procedurii de achiziție publică până la soluționarea prezentei contestații”, în temeiul art. 275<sup>1</sup> al. 1 și 2 din OUG 34/2006, modificată și completată, Consiliul a suspendat procedura de atribuire până la pronunțarea soluției pe fond, prin Decizia nr. ■/■.05.2012.

Consiliul reține că SC ■ SRL și SC ■ SRL formulează critici cu privire la modul de modificare a punctajelor și algoritmilor de calcul pentru subfactorii de evaluare “caroserie” și “parbriz”, susținând că modificările efectuate sunt insuficiente și se menține distorsionarea concurenței, precum și faptul că autoritatea contractantă nu a respectat decât formal dispozițiile din Decizia CNSC nr. ■/18.04.2012, iar SC ■ SRL formulează critici cu privire la faptul că autoritatea contractantă a refuzat modificarea capacității cilindrice minime a motorului pentru lotul 1 în sensul diminuării acesteia cu 1000 de cm<sup>3</sup> față de valoarea inițială, împiedicând astfel participarea sa în cadrul procedurii de atribuire.

Consiliul constată că autoritatea contractantă, prin adresa de clarificări, publicată în SEAP a respectat Decizia CNSC nr. ■/■.04.2012, în sensul că a diminuat capacitatea cilindrică minimă a motorului pentru autobuze (lot 1) cu 500 cm<sup>3</sup> și a modificat punctajele maxime și cele parțiale alocate subfactorului de evaluare “caroserie” și subfactorului de evaluare “parbriz”, pentru ambele loturi, conform tabel:

<b>Subfactori de evaluare</b>	<b>Punctaj</b>
<b>CAROSERIE</b>	



Din inox	7
Din aluminiu	4
Din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (grunduire cataforetică prin imersie)	1
<b>PARBRIZ</b>	
Cu separare mediană (din două piese)	3
Fără separație mediană (dintr-o singură piesă)	1

Consiliul respinge din următoarele motive, ca nefondate, atât criticile SC ■ SRL și SC ■ SRL cu privire la faptul că subfactorii de evaluare "caroserie" și "parbriz" nu reflectă un avantaj real și evident pe care îl poate obține autoritatea contractantă și conduc la distorsionarea concurenței prin încălcarea art. 15 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare, cât și solicitarea de anulare a procedurii de atribuire:

- Conform Deciziei CNSC nr. ■/18.04.2012, " Consiliul constată că deși subfactorii de evaluare "caroserie" și "parbriz" se încadrează în prevederile art. 199 al. 2 din OUG 34/2006, conform cărora "Factorii de evaluare a ofertei, prevăzuți la al. 1, pot fi, alături de preț: caracteristici privind nivelul calitativ, tehnic sau funcțional, caracteristici de mediu, costuri de funcționare, raportul cost/eficiență, servicii post-vânzare și asistență tehnică, termen de livrare sau de execuție, alte elemente considerate semnificative pentru evaluarea ofertelor.", punctajele stabilite pentru aceștia conduc la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire, prin raportarea acestora la punctajul aferent factorului de evaluare "prețul ofertei", rezultând astfel că autoritatea contractantă avea obligația de a diminua punctajele, nu de a elimina acești subfactori de evaluare, deoarece eliminarea unui subfactor de evaluare conduce la anularea procedurii de atribuire, măsură neconsiderată a fi necesară de către Consiliu;

- Autoritatea contractantă este singura în măsură să decidă, în virtutea principiului asumării răspunderii, asupra factorilor de evaluare folosiți în scopul obținerii unui raport preț-calitate cât mai favorabil;

- Contestatorii nu prezintă elemente concrete din care să rezulte că, din punct de vedere tehnic, nu există avantaje pentru autoritatea contractantă, ca urmare a utilizării subfactorilor de evaluare "caroserie" și "parbriz" și că modificările efectuate de către autoritatea contractantă conduc, în continuare, la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire, limitându-se la a susține că

aceasta nu a respectat decizia Consiliului și că modificările sunt superficiale;

- Calculul matematic existent în contestația depusă de SC ■ SRL nu poate fi reținut în soluționare, deoarece, pe de o parte se referă la valoarea estimată care include și alte costuri în afara prețului propriu-zis al produselor, iar pe de altă parte, nu face referire la costurile suplimentare pe care le implică obținerea punctajului maxim pentru subfactorii de evaluare "caroserie" și "parbriz";

- În conformitate cu prevederile art. 199 al. 5 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, nu pot fi modificați factorii de evaluare, modificarea ponderilor acestora neconducând la obligația anulării procedurii de atribuire.

Consiliul reține, în soluționare, argumentele tehnice și financiare din punctul de vedere depus de către autoritatea contractantă, constatând că, prin raportare la acestea, punctajele maxime și algoritmi modificați pentru subfactorii de evaluare "caroserie" și "parbriz" respectă prevederile legale în vigoare în materia achizițiilor publice.

Totodată, Consiliul respinge, ca nefondată, solicitarea SC ■ SRL de obligare a autorității contractante la diminuarea capacității cilindrice minime a motorului pentru lotul 1, cu 1000 de cm<sup>3</sup> față de valoarea inițială, deoarece contestatorul nu justifică, din punct de vedere tehnic, această solicitare, ci se limitează la a susține că prin valorile impuse, nu i se permite participarea la procedura de atribuire, reținut fiind faptul că, în conformitate cu prevederile art. 35 al. 2 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, "Specificațiile tehnice reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante", aceasta neavând obligația de a întocmi caietul de sarcini în așa fel încât să permită participarea tuturor operatorilor economici, indiferent de caracteristicile tehnice ale produselor oferite.

În acest sens, Consiliul reiterează, în soluționare, ideea că este necesară stabilirea unei limite inferioare a capacității cilindrice a motorului, pentru a evita uzura rapidă a motorului și a unei limite superioare pentru a limita consumul de carburant.

Consiliul respinge, ca nefondată, solicitarea SC ■ SRL de decalare a termenului de depunere a ofertelor, deoarece, ca urmare a solicitărilor contestatorilor de suspendare a procedurii de atribuire, aceasta a fost suspendată de Consiliu prin Decizia nr. ■/07.05.2012.

Pentru motivele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 278 al. 5 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge, ca nefondate, contestațiile depuse de SC ■ SRL, de SC ■ SRL și de SC ■ SRL, în contradictoriu cu SC ■ SA.

Consiliul va dispune continuarea procedurii de atribuire, potrivit art. 278 al. 6 din OUG 34/2006, modificată și completată.

Conform dispozițiilor art. 280 al. 3 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

**PREȘEDINTE COMPLET**

■

**MEMBRU COMPLET**

■

**MEMBRU COMPLET**

■

Redactat în 6 (șase) exemplare originale, conține 27 (douăzecișisapte) pagini.