

# **DECIZIE**

**BO2012\_0507**

**Data: ■.2012**

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la CNSC sub nr. ■/13.04.2012, completată prin adresele înregistrate la Consiliu sub nr. ■/09.05.2012 și nr. ■/09.05.2012, depusă de către SC ■ SRL, cu sediul în ■, având ORC ■ și CUI ■, reprezentată convențional de SPARL ■ cu sediul in ■, formulată împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ■, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în ■, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, s-a solicitat anularea mențiunilor cu privire la:

- Condițiile tehnice eliminatorii privind:
  - (1) puterea nominală a motorului de minim 220 kw prevăzută la pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor” – Cap. II – „Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini;
  - (2) „parbriz vertical divizat” prevăzută la pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și ale componentelor” – Cap. II Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini,
- Criteriile de atribuire (factori de evaluare în sensul OUG 34/2006) prevăzute de punctul IV.2 „Criterii de atribuire” – Secț. IV „Procedură”, precum și metodologia de punctare aferentă indicată la pct. VI.3 „Alte informații” – Secț. VI „Informații suplimentare” din fișa de date, respectiv:
  - (1) criteriul de atribuire nr. 4 – „material caroserie”;
  - (2) criteriul de atribuire nr. 5 – „material structură de rezistență”;
  - (3) criteriul de atribuire nr. 6 – „capacitate cilindrică motor”, precum și orice referiri similare din cuprinsul documentației de atribuire a Contractului
- Decalarea termenului de depunere a ofertelor cu un termen egal cu termenul inițial calculat de la data publicării anunțului de participare în SEAP, de 48 de zile, sau un alt termen rezonabil, de natură să permită întocmirea și depunerea ofertei.
- Suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.

Prin contestația nr. ■/13.04.2012, înregistrată la CNSC sub nr. ■/17.04.2012, depusă de SC ■ SRL, cu sediul în ■, având ORC ■ și CUI ■, formulată împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ■, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în ■, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, se critică soluția tehnică cuprinsă în caietul de sarcini.

Prin contestația nr. ■/13.04.2012, înregistrată la CNSC sub nr. ■/17.04.2012, depusă de SC ■ SRL, cu sediul în ■, având ORC ■ și CUI ■,

formulată împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ■, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în ■, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, s-a solicitat anularea licitației publice și a documentației de atribuire întocmită cu încălcarea prevederilor legale.

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la CNSC sub nr. ■/18.04.2012, depusă de SC ■ SRL, cu sediul în ■, având ORC ■ și CUI ■, formulată împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ■, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în ■, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, s-a solicitat:

- în principal, anularea procedurii de atribuire,
- în subsidiar, obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării prevederilor nelegale privind criteriul de selecție și calificare și condițiile tehnice eliminatorii criticate prin prezenta contestație.

În temeiul art. 273 al. 1 din OUG 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, cele patru contestații au fost conexe.

În baza documentelor depuse de părți, CNSC

### **DECIDE:**

Respinge contestația formulată de SC ■ SRL în contradictoriu cu ■, în conformitate cu dispozițiile art. 270 al. 2 din OUG 34/2006 cu modificările și completările ulterioare.

Admite contestația formulată de SC ■ SRL în contradictoriu cu ■.

Admite contestația formulată de SC ■ SRL în contradictoriu cu ■.

Admite contestația formulată de SC ■ SRL în contradictoriu cu ■.

Dispune anularea procedurii de atribuire.

Prezenta decizie este obligatorie pentru autoritatea contractantă, în conformitate cu dispozițiile art. 280 al. 1 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare.

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

### **MOTIVARE**

În luarea deciziei s-au avut în vedere următoarele:

SC ■ SRL a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ■, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul

procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, s-a solicitat anularea mențiunilor cu privire la:

- Condițiile tehnice eliminatorii privind:

(1) puterea nominală a motorului de minim 220 kw prevăzută la pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblurilor și ale componentelor” – Cap. II – „Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini;

(2) „parbriz vertical divizat” prevăzută la pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și ale componentelor” – Cap. II Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini,

- Criteriile de atribuire (factori de evaluare în sensul OUG 34/2006) prevăzute de punctul IV.2 „Criterii de atribuire” – Secț. IV „Procedură”, precum și metodologia de punctare aferentă indicată la pct. VI.3 „Alte informații” – Secț. VI „Informații suplimentare” din fișa de date, respectiv:

(1) criteriul de atribuire nr. 4 – „material caroserie”;

(2) criteriul de atribuire nr. 5 – „material structură de rezistență”;

(3) criteriul de atribuire nr. 6 – „capacitate cilindrică motor”, precum și orice referiri similare din cuprinsul documentației de atribuire a Contractului

- Decalarea termenului de depunere a ofertelor cu un termen egal cu termenul inițial calculat de la data publicării anunțului de participare în SEAP, de 48 zile, sau un alt termen rezonabil, de natură să permită întocmirea și depunerea ofertei.

- Suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.

În fapt, contestatorul menționează că, în caietul de sarcini, capitolul II. „Condiții tehnice eliminatorii” pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și ale componentelor” sunt menționate ca și condiții tehnice eliminatorii, respectiv:

- condiția eliminatorie privind „motorul”: „Condiții tehnice: (...) Principalele caracteristici ale motorului trebuie să se încadreze în limitele: puterea nominală: minim 220 kw, 6 cilindri, amplasat în partea spate a autobuzului”,

- condiția eliminatorie privind „parbrizul”: „14. Parbrizul divizat vertical în două bucăți”.

Contestatorul precizează și că criteriul de atribuire este „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”, autoritatea contractantă stabilind ponderea criteriilor de evaluare astfel: preț ofertă - 60%; termen de livrare (luni) - 5%; perioada de garanție - 5%; material caroserie - 7%; material structură de rezistență - 8%; capacitate cilindrică motor - 8%; metoda realizare normă Euro 5 - 7%.

Totodată se arată că potrivit pct. VI.3 „Alte informații” - Secț. VI „Informații suplimentare” din fișa de date, metodologia de punctare a criteriilor de evaluare este următoarea:

„ 4. Material caroserie:

of. cu caroserie din panouri de tablă rezistentă la coroziune (oțel inoxidabil) conf. EN 10088 tip 1.4003 aluminiu sau compozit de fibră de sticlă - 7 pct.;

of. care prez. caroserie oțel calitate superioară galvanizat pe ambele părți - 2 pct.;

of. care prez. caroserie oțel cu acoperire tradițională - 0 pct. Ofertantul va prez. lista cu materiale pt. construcția caroseriei și structurii".

„5. Material structură de rezistență:

of. cu struct. oțel inoxidabil conform EN 10088 tip 1.4003 sau aluminiu - 8 pct.;

of. cu struct. oțel de calitate superioară tratat prin cataforeză - 3 pct.;

of. cu struct. oțel tratată prin acoperire tradițională - 0 pct."

„6. Capacitate cilindrică motor:

of. cu capacitate cilindrică motor între 8000 cm<sup>3</sup> și 10000 cm<sup>3</sup> - 8 pct.;

of. cu capac. cilindrică motor mai mică de 8000 cm<sup>3</sup> - 3 pct.; of. cu capac. cilindrică motor mai mare de 10000 cm<sup>3</sup> - 0 pct."

Având în vedere cele precizate anterior, contestatorul consideră că documentația de atribuire este întocmită cu nerespectarea dispozițiilor legale sub aspectul cerințelor eliminatorii și al criteriilor de atribuire de autoritatea contractantă.

1. În susținerea contestației sale, contestatorul apreciază că cerințele tehnice eliminatorii privind „motorul” și „parbrizul” sunt stabilite cu încălcarea art. 176 și art. 200 din OUG 34/2006.

În acest sens, contestatorul susține că în conformitate cu dispozițiile legale, în cadrul unei licitații deschise, oferta câștigătoare este desemnată în urma aplicării criteriului de atribuire, dintre ofertele admisibile. În speța de față, criteriul de atribuire este „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”, care se stabilește prin calcularea punctajului menționat în fișa de date a achiziției. Distinct de criteriul de atribuire și modalitatea de punctare a acestuia, în cuprinsul caietului de sarcini, Capitolul II. „Condiții tehnice eliminatorii”, se solicită, între altele că puterea dezvoltată de motorul produsului ofertat să fie de minim 220 kW și parbrizul să fie divizat în două bucăți, cerințe care contravin prevederilor legale.

În contextul celor precizate anterior, contestatorul invocă prevederile art. 200 din OUG 34/2006 precum și prevederile art. 82 din HG 925/2006 și menționează că autoritatea contractantă are posibilitatea stabilirii unor cerințe tehnice „minime obligatorii” (e.g. puterea motorului) numai în ipoteza în care stabilește ca și criteriu de atribuire „prețul cel mai scăzut” - întrucât în această situație criteriul nu permite, propriu-zis, „măsurarea” propunerilor tehnice.

Contestatorul apreciază că numai în această situație autoritatea contractantă are posibilitatea de a impune respectarea unor cerințe minime obligatorii, în raport de care ofertele vor fi evaluate sub aspect tehnic. Or, în speța de față, evaluarea ofertelor pe baza criteriului de atribuire „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic” se

face prin aplicarea algoritmului stabilit de autoritatea contractantă, dintre ofertele care îndeplinesc cerințele de calificare și selecție impuse și în acest context, solicitarea unor specificații tehnice minime obligatorii, suplimentar și distinct de specificațiile punctate propriu-zis în etapa de evaluare, este nelegală.

De asemenea, contestatorul invocă prevederile art. 176 din OUG 34/2006 și susține că specificațiile tehnice „eliminatorii” nu se regăsesc nici între criteriile de calificare și selecție care permit, într-o primă etapă, respingerea ofertelor ca inacceptabile. Astfel, autoritatea contractantă are obligația de a stabili specificațiile tehnice de așa natură încât ofertanții să aibă posibilitatea să dovedească îndeplinirea acestora prin raportare la standarde sau omologări, astfel cum se menționează în cuprinsul OUG 34/2006.

Având în vedere cele precizate anterior, contestatorul apreciază că fixarea unor condiții tehnice cu titlu eliminatoriu în ceea ce privește „motorul” și „parbrizul” este nelegală.

2. În continuare, contestatorul afirmă că fixarea unor condiții tehnice cu titlu eliminatoriu în ceea ce privește „motorul” și „parbrizul” încalcă principiile generale în materia achizițiilor publice prevăzute la art. 2 al. 2 din OUG 34/2006.

Contestatorul precizează că principiile menționate impun ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit, cu excepția cazurilor în care o diferențiere este justificată în mod obiectiv, o asemenea excepție nefiind justificată în prezenta cauză. Principiul egalității de tratament între participanți are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective între ofertanți, respectarea acestui principiu impunându-se în orice etapă a procedurii, pentru garantarea unei comparări obiective a ofertelor. Cu alte cuvinte, regulile procedurii trebuie să permită participarea tuturor potențialilor ofertanți și să se aplice tuturor în același mod. Or, nu se poate considera că această condiție este îndeplinită în contextul în care se stabilesc în prealabil, cu exactitate și cu titlu eliminatoriu, specificațiile tehnice ale produselor solicitate, astfel încât, practic, accesul este permis limitativ, numai ofertanților care pot livra produsele cu aceste caracteristici.

Având în vedere cele precizate anterior, contestatorul apreciază că se impune anularea condițiilor tehnice eliminatorii din caietul de sarcini pentru considerentul că nu asigură egalitatea de tratament în cadrul procedurii, cu nerespectarea principiilor generale prevăzute de art. 2 (2) din OUG 34/2006.

3. Se mai invocă faptul că condițiile tehnice eliminatorii privind „motorul” și „parbrizul” îngreșesc accesul egal la procedura de atribuire prin încălcarea dispozițiilor art. 35 al. 5 din OUG 34/2006 și art. 15 al. 3 din HG 925/2006 astfel:

a) Cu privire la cerința eliminatorie asociată motorului: în cuprinsul caietului de sarcini, pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor,

subansamblelor și ale componentelor", cap. II „Condiții tehnice eliminatorii”, autoritatea contractantă a solicitat, ca și condiție tehnică eliminatorie, ca puterea nominală a motorului să fie de minim 220 kW.

Contestatorul consideră că această cerință este discriminatorie și introduce obstacole nejustificate, de natură să restrângă concurența între operatorii economici care intenționează să participe la licitație. Această cerință nu este inclusă în tabelul întocmit cu privire la condițiile eliminatorii (pct. 5 din tabel, referitor la motor) însă din cuprinsul documentației rezultă că această este o cerință minimă de natură să restricționeze accesul la procedură. De asemenea, nu există niciun argument tehnic care să justifice stabilirea acestor specificații.

Ca atare, contestatorul apreciază că nu se poate considera că specificația tehnică indicată anterior este de natură să aducă un avantaj real și evident autorității contractante. Din contră, prin introducerea specificației tehnice eliminatorii cu privire la capacitatea cilindrică a motorului, autoritatea contractantă împiedică în mod expres și deliberat participarea ■ prin modelele sale de autobuze urbane Mercedes-Benz Citaro și Mercedes-Benz Conecto la procedura de atribuire pe care o desfășoară, ambele modele beneficiază de același motor OM 926 la cu o putere nominală de 210 kW.

Astfel, cu toate că motorul indicat anterior are puterea nominală de 210 kW, acesta îndeplinește caracteristici de performanță ridicate, atât din punct de vedere al puterii dezvoltate, cât și din punctul de vedere al consumului de carburant asociat performanțelor enumerate, coroborat cu emisiile poluante aferente capacității cilindrice mai mici și consumului redus de carburant.

În ceea ce privește interesul stabilirii unor cerințe minime ale motorului, contestatorul apreciază că o solicitare justificată, raportat la exigențele art. 15 din HG 925/2006 ar fi putut viza, eventual, consumul redus de carburant, eficiența energetică asociată acestuia, iar nu, în mod exclusiv puterea motorului, care, în sine, nu ilustrează un avantaj economic.

Contestatorul menționează că practic, prin cerința tehnică impusă de autoritatea contractantă, Mercedes-Benz, cel mai mare producător de autobuze și autocare la nivel european și mondial, este exclus pentru unul dintre cele mai importante avantaje pe care le deține și pentru care este, de altfel, și unanim considerat ca lider de piață în segmentul autobuzelor urbane, motorul.

De asemenea, contestatorul arată că același autobuz a fost achiziționat de ■, în două proceduri distincte, pentru asigurarea transportului public din ■. În contextul în care ■ este un oraș cu o topografie similară (plană) este inexplicabilă intenția autorității contractante de a achiziționa autobuze cu o capacitate cilindrică mai mare.

Referitor la stabilirea limitei inferioare a motorului la 220 kW, contestatorul susține că această condiție este nejustificată și arbitrară,

menită să limiteze participarea mai multor producători la procedura de licitație. Mai exact, motorul (Mercedes-Benz OM 926 LA) care echipază cel mai vândut autobuz urban din lume, Mercedes-Benz Citaro 12 m, are o capacitate cilindrică de 7,2 litri, având o putere de 210 kW la 2.200 rot/min și cuplu de 1.120 Nm obținuți la 1.100 rot/min. Acest motor se regăsește pe autobuzele urbane MB Citaro și MB Conecto care activează cu succes atât în orașe cu o topografie perfect plană, cum sunt ■, ■, ■, ■ (printre altele), cât și în orașe cu o topografie variată, cum ar fi orașele ■, ■ sau majoritatea stațiunilor alpine de schi din ■, ■ și ■ (printre altele), fără să fi avut până acum probleme de performanțe sau să fi înregistrat vreodată plângeri din partea utilizatorilor ca autobuzele respective ar avea un randament scăzut în raport cu anumite condiții topografice.

Se mai arată că soluția adoptării unui astfel de motor (cu toate caracteristicile care-l definesc) are la bază experiența îndelungată a Mercedes-Benz în domeniul construcției de autovehicule în general și cel al construcției de motoare în special.

b) Cu privire la cerința eliminativă asociată parbrizului, în ceea ce privește cerința pentru „parbriz divizat vertical în două bucăți”, care se regăsește în Cap. II. „Condiții tehnice eliminativă”, pct. 14, menționată ulterior și la pct. 3 „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și ale componentelor”, contestatorul subliniază că nu există o justificare de natură tehnică sau economică pentru decizia autorității contractante de a solicita parbrizul cu separare mediană (din două piese) ca cerință minimă obligatorie.

Contestatorul afirmă că din punct de vedere tehnic, normele în materie prevăd în această situație cerința ca parbrizul să ofere vizibilitate maximă. În acest sens, cea mai potrivită soluție este parbrizul fără separație mediană, pentru considerente lesne de înțeles, având în vedere că în acest caz vizibilitatea nu este obstrucționată de elementul despărțitor și de ștergătoare. Din această perspectivă, din punct de vedere calitativ, este net superioară soluția constructivă privind parbrizul fără separație mediană. Parbrizul dintr-o singură bucată permite obținerea unei bune aerodinamici, precum și o foarte bună vizibilitate de la postul de conducere. Parbrizul dintr-o singură bucată este soluția modernă, actuală pentru toate autovehiculele (turisme sau autovehicule comerciale), autobuzele, inclusiv cele urbane, nefăcând nicio excepție.

Totodată, se arată că soluția constructivă precum parbrizul din două piese este învechită, aceasta nemaifiind utilizată, ca regulă, de producătorii de autobuze.

Cu titlu informativ, contestatorul arată că ultima solicitare primită de producătorul Mercedes-Benz pentru autobuze cu parbrize cu separație mediană a fost în 1997, autoritatea care a comandat aceste autobuze (■) renunțând în final, la comandă, pe considerentul că acesta reprezintă o soluție învechită. De altfel, în Europa de Vest operatorii de transport public, nu mai au în dotare decât autobuze cu parbriz monocorp. Ar mai fi

de asemenea de menționat că în acest moment, nici unul dintre cei mai importanți producători vest europeni de autobuze și autocare (Mercedes-Benz, Setra, MAN, Neoplan, Irisbus, Volvo etc.) nu mai are o astfel de opțiune (parbriz cu separație mediană) în oferta sa, excepție face desigur firma ■, cu unitățile de producție localizate în ■.

În acest context, contestatorul consideră că introducerea unei astfel de condiții minime obligatorii, care nu prezintă niciun avantaj tehnic sau economic pentru autoritatea contractantă, nu reprezintă decât un criteriu de „departajare” arbitrar pentru firmele concurente, care obstrucționează participarea celor mai importanți producători de autobuze urbane la această procedură de achiziție publică.

Contestatorul susține că criteriile de atribuire a contractului 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 975/2006.

1. În ceea ce privește stabilirea criteriilor de atribuire și a modului de punctare „Material caroserie”, „Material structură de rezistență” și „Capacitate cilindrică motor” contestatorul afirmă că raportat la modalitatea de evaluare a ofertelor stabilită de autoritatea contractantă, evaluarea ofertelor se realizează în considerarea următorului punctaj:

- prețul total al ofertei - 60 pct;
- caracteristici tehnice, funcționale și termen de livrare - 40 pct.

Contestatorul menționează că criteriile de atribuire „Material caroserie”, „Material structură de rezistență” și „Capacitate cilindrică motor” reprezintă 23 pct. (dintre care „Material caroserie” - 7 pct., „Material structura de rezistență” - 8 pct., iar „Capacitate cilindrică motor” - 8 pct.) din punctajul total stabilit pentru caracteristicile tehnice (adică aproximativ 58%).

În acest context, contestatorul învederează că stabilirea unor criterii de atribuire constând în caracteristici tehnice nerelevante, creează posibilitatea nejustificată pentru operatorul economic care va obține punctaj maxim pe specificațiile respective, să propună un preț mai mare, diferența de pct. pierdută raportat la prețul ofertei, fiind compensată cu pct.le primite pentru criteriile tehnice incluse în mod artificial în modalitatea de evaluare. Ca atare, modalitatea de evaluare a ofertelor este de natură să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică.

De asemenea, contestatorul atragem atenția că potrivit punctajului stabilit de autoritatea contractantă pentru criteriile de atribuire, participantul care va propune în oferta tehnică un autobuz dotat cu panouri exterioare din inox (7 pct.), structura de rezistență a caroseriei din inox (8 pct.) și motor cu o capacitate cilindrică situată între 8 și 10 litri (8 pct.), va avea un avantaj de 15 pct față de un ofertant care propune un autobuz dotat cu panouri laterale din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL (2 pct.) structura de rezistență formată din oțel de înaltă calitate și



tratament anticoroziv prin metoda KTL (3 pct.) și motor cu o capacitate cilindrică mai mică de limita de 8 litri (3 pct.). În concret, primul ofertant va avea un avantaj cuantificabil de aproximativ 50.000 Euro (aproximativ 25% din valoarea estimată per autobuz) față de ofertanții care nu prezintă produse cu aceste specificații tehnice, avantaj care, în final, va înlătura din competiție orice alt participant.

2. În ceea ce privește criteriul de atribuire „Material caroserie”, contestatorul arată că în documentația de atribuire se menționează următorul punctaj aferent acestui criteriu de atribuire:

„4. Material caroserie:

of. cu caroserie din panouri de tablă rezistentă la coroziune (oțel inoxidabil) conf. EN 10088 tip 1.4003 aluminiu sau compozit de fibră de sticlă - 7 pct.;

of. care prez. caroserie oțel calitate superioară galvanizat pe ambele părți- 2 pct.;

of. care prez. caroserie oțel cu acoperire tradițională - 0 pct.; Ofertantul va prez. lista cu materiale pt. construcția caroseriei și structurii”.

În opinia contestatorului nu există o justificare de natură tehnică sau economică pentru modul în care autoritatea contractantă a decis să atribuie punctajul pentru factorul de evaluare indicat anterior. În primul rând, în ceea ce privește soluțiile anticorozive, este de remarcat faptul că toate tipurile de caroserie punctate, adică caroserie din inox, aluminiu sau tablă galvanizată tratată prin metoda KTL, trebuie să fie realizate în conformitate cu regulamentele CEE ONU în vigoare, punându-se astfel premisele egalității între metodele de protecție anticorozivă folosite de către fiecare producător în parte. În plus, în cap. VI. al caietului de sarcini, autoritatea contractantă solicită ca garanția pentru caroserie să fie de 8 ani, condiție care trebuie să fie respectată de oricare ofertant, indiferent de metoda anticorozivă adoptată pentru produsele sale.

Contestatorul precizează că optarea pentru caroseria din inox sau aluminiu, are drept consecință creșterea costurilor după perioada de garanție. Astfel, caroseria (panourile laterale) din aluminiu nu mai poate fi recuperată, în cazul unui incident în trafic, impunându-se înlocuirea acesteia (a panoului afectat), în timp ce atât panourile din inox cât și cele din tablă galvanizată și tratate anticoroziv, pot fi recuperate, în anumite situații în service, însă în situația în care nu mai pot fi recuperate, panourile din inox atrag costuri mai mari de achiziție decât în cazul panourilor din tablă galvanizată și tratate anticoroziv.

Referitor atât la panourile exterioare din tablă galvanizată, tratate prin metoda KTL, cât și la structura de rezistență din oțel de înaltă calitate și tratată anticoroziv prin metoda KTL, contestatorul arată 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.

Deoarece această tehnologie presupune costuri de investiție majore,

în hale special amenajate dotate cu sisteme ultramoderne de procesare și cuvă de mari dimensiuni în care să fie scufundată integral caroseria, doar câțiva producători de autovehicule destinate transportului de persoane sunt în acest moment în măsură să ofere această soluție (Mercedes-Benz a fost primul constructor de autobuze care a adoptat această metodă pentru gama sa de vehicule destinate transportului de persoane, fiind urmat de ceilalți mari producători de autobuze și autocare, printre alții MAN și Irisbus). Producătorii care nu au investit într-o astfel de instalație sunt nevoiți să folosească în continuare metode anticorozive alternative.

Contestatorul afirmă că pe baza acestui criteriu de departajare, producătorul care poate oferi soluția construcției panourilor laterale din oțel inoxidabil conform EN10088 tip 1.4003, aluminiu sau compozit de fibră de sticlă, pornește cu un avantaj de 5 pct. față de restul concurenților. Aceste pct. sunt echivalentul a ■ Euro, aducând astfel ofertantului respectiv un avantaj greu de surmontat.

3. În ceea ce privește criteriul de atribuire „Material structură rezistență”, contestatorul arată că în documentația de atribuire se menționează următorul punctaj aferent acestui criteriu de atribuire: „5. Material structură de rezistență:

of. cu struct. oțel inoxidabil conform EN 10088 tip 1. 4003 sau aluminiu - 8 pct.;

of. cu struct. oțel de calitate superioară tratat prin cataforeză - 3 pct.; of. cu struct. oțel tratată prin acoperire tradițională - 0 pct.”

În opinia contestatorului nu există o justificare de natură tehnică sau economică pentru modul în care autoritatea contractantă a decis să atribuiască punctajul pentru criteriul de atribuire indicat anterior.

În acest sens, contestatorul afirmă că nu există nici un producător de autovehicule comerciale (atât pentru transportul de persoane cât și pentru cel de marfă) care să folosească în structura de rezistență a vehiculului, aluminiul. Acesta este un material scump și pentru obținerea unei rigidități satisfăcătoare necesită un tratament special, de asemenea foarte costisitor. De aceea, aluminiul se folosește de obicei în construcția autoturismelor de lux, a monoposturilor pentru vehiculele de curse sau în structura avioanelor și navelor spațiale.

Prin urmare, enumerarea materialului „aluminiu” la criteriul „material structură de rezistență” alături de oțelul inoxidabil EN 10088 tip 1.4003 (și nu altul), are ca scop doar inducerea în eroare a potențialilor participanți, lăsând senzația că pct.le atribuite ar putea fi accesibile și altor producători care folosesc în structura de rezistență a autobuzului aluminiul, când de fapt, această situație nu există, iar singurul producător activ pe piața din România care folosește în structura de rezistență a autovehiculelor construite altceva decât oțelul de înaltă calitate, tratat anticoroziv prin metoda KTL, anume oțelul inoxidabil conform EN 10088 tip 1.4003, este ■ din ■.

Astfel contestatorul afirmă că pe baza acestui criteriu de departajare

producătorul (unicul) care poate oferi soluția structurii de rezistență a autobuzului din oțel inoxidabil conform EN 10088 tip 1.4003, pornește cu un avantaj de 5 pct. față de restul concurenților. Aceste pct. transpuse în bani sunt echivalentul a ■ euro, aducând astfel un avantaj greu de surmontat ofertantului respectiv.

4. În ceea ce privește criteriul de atribuire „Capacitatea cilindrică motor”, contestatorul afirmă că în documentația de atribuire se menționează următorul punctaj aferent acestui criteriu de atribuire:

„6. Capacitate cilindrică motor:

of. cu capac. cilindrică motor între 8000 cm<sup>3</sup> și 10000 cm<sup>3</sup>- 8 pct.; of. cu capac. cilindrică motor mai mică de 8000 cm<sup>3</sup> - 3 pct.; of. cu capac. cilindrică motor mai mare de 10000 cm<sup>3</sup>-0 pct”.

În ceea ce privește raportul dintre capacitatea cilindrică a motorului și performanțele acestuia, contestatorul precizează că în prezent, având în vedere experiența acumulată și tehnologiile de vârf disponibile, pentru atingerea parametrilor optimi de funcționare, motoarele cu ardere internă nu mai sunt condiționate de o capacitate cilindrică mărită (e.g. motorul Mercedes-Benz OM 926 LA, menționat la punctul II.3.a de mai sus, care se regăsește pe cel mai vândut autobuz urban din lume, Mercedes-Benz Citaro 12 m, are o capacitate cilindrică de doar 7,2 litri, însă dezvoltă o putere 210 kW la 2.200 rot/min și cuplu de 1.120 Nm obținuți la 1.100 rot/min, fiind superior motoarelor cu cilindree mai mare, folosite de concurență, ca și performanțe, consum și emisii poluante).

De asemenea, contestatorul învederează că tendința generală în construcția motoarelor cu combustie internă este aceea de a reduce capacitatea cilindrică în vederea scăderii consumului de combustibil și implicit a reducerii poluării mediului înconjurător. Reducând capacitatea cilindrică și măriind în același timp performanțele de ardere ale motorului, producătorii obțin cu aceste noi generații de motoare, mult mai economice și mai eficiente, cel puțin aceleași performanțe pe care le realizează motoarele de generație mai veche, cu capacitate cilindrică mai mare. Aceeași tendință este urmărită și susținută prin Directiva europeană 2009/33/CE privind achiziția autovehiculelor nepoluante (Green Public Procurement), transpusă în legislația națională prin OUG 40/2011, privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

Contestatorul afirmă că legislația menționată reglementează o obligație generală în sarcina autorităților contractante de a ține cont la achiziția de vehicule de transport rutier de impactul energetic și de mediu, pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic și emisiile de noxe al acestora. Cu toate că autoritatea contractantă solicită autobuze urbane care respectă norma de poluare EEV, aparent în conformitate cu actele normative indicate anterior, în realitate, modalitatea de punctare a criteriilor de atribuire (i.e. autobuze cu motoare supradimensionate = punctaj maxim) nu este corelată cu obiectul contractului și nu respectă

legislația în vigoare.

Totodată contestatorul învederează că nu există nicio rațiune economică sau explicație tehnică pentru care autoritatea contractantă a hotărât să opteze pentru limita superioară a motoarelor disponibile pentru acest segment de autobuze (autobuze simple, de 12 m). Un motor cu o capacitate cilindrică de 8 - 10 litri este mai scump la prima achiziție decât un motor standard, implică un consum mai mare și presupune costuri mult mai ridicate pe întreaga perioadă de viață a autovehiculului, implicit poluează mai mult mediul înconjurător și presupune costuri ridicate pentru taxa de poluare și pentru asigurare. Așadar, achiziționarea unor autobuze cu specificațiile de mai sus atrage o cheltuială suplimentară din partea autorității contractante, fapt ce conduce la ineficienta utilizare a banilor publici cu încălcarea art. 2 (2) din OUG 34/2006.

Având în vedere cele precizate anterior, contestatorul apreciază că autoritatea contractantă nu are cum să furnizeze Consiliului vreo justificare asupra punctajelor și elementelor cuantificabile pe care se fundamentează evaluarea ofertelor.

De asemenea, contestatorul apreciază că dacă s-ar fi cuantificat avantajele pe care un anumit producător le-ar obține în mod cert, prin cumularea pct.ilor alocate caracteristicilor tehnice, acestea ar fi:

- 5 pct. de la criteriul de atribuire nr. „4. Material caroserie” - exprimat în Euro: ■
- 5 pct. de la criteriul de atribuire nr. „5. Material structura de rezistență” - exprimat în Euro: ■
- 5 pct. de la criteriul de atribuire nr. „6. Capacitate cilindrică motor” - exprimat în Euro: ■.

Din acest calcul rezultă un avantaj de 15 pct. față de majoritatea concurenților, respectiv, ■ Euro per autobuz, la un buget alocat de aproximativ ■ Euro/autobuz (25% din valoarea totală). Prin urmare, presupunând că niciun alt concurent nu va fi în măsură să depășească diferența în bani indicată, autoritatea contractantă este dispusă să plătească din banii publici prețul unui autobuz mai scump, având caracteristici irelevante (cum ar fi modul de protecție anticorozivă) sau chiar dezavantajoase (cum ar fi alegerea unui motor supradimensionat în raport cu necesitățile de exploatare, cu toate dezavantajele enunțate anterior).

Totodată contestatorul afirmă că prin includerea în documentația tehnică a unor cerințe nejustificate prin normele tehnice de specialitate sau argumente logice, care să susțină ideea conform căreia autoritatea contractantă urmărește un scop concret, se încalcă în mod flagrant principiile nediscriminării și al tratamentului egal pe care autoritatea contractantă are obligația de a le respecta.

În final, contestatorul afirmă că autoritatea contractantă are dreptul să definească specificațiile tehnice din caietul de sarcini, dar numai cu referire la standarde naționale care adoptă standarde europene, la

omologări tehnice europene, la standarde internaționale sau la alte referințe de natură tehnică elaborate de organisme de standardizare europene, iar orice astfel de referire trebuie să fie însoțită de mențiunea sau echivalent.

SC ■ SRL a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, elaborată de ■, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, criticând soluția tehnică cuprinsă în caietul de sarcini.

Contestatorul consideră că au fost încălcate principiile de bază ale OUG 34/2006 privind nediscriminarea deoarece prin prevederile caietului de sarcini se impun date tehnice ce pot fi respectate numai de vehicule furnizate de un singur producător.

SC ■ SRL a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, elaborată de ■, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, solicitând anularea licitației publice și a documentației de atribuire întocmită cu încălcarea prevederilor legale.

În fapt, contestatorul afirmă că potrivit art. II. 1.4) din fișa de date a achiziției, valoarea estimată fără TVA a contractului de achiziționare autobuze, care urmează a fi încheiat este de ■ RON.

De asemenea, contestatorul invocă prevederile art. 17 din OUG 34/2006 și precizează că potrivit regulilor de elaborare a documentației de atribuire, autoritatea contractantă avea obligația de a preciza în cadrul documentației de atribuire orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.

Contestatorul invocă totodată și prevederile art. 35 al. 5 din OUG 34/2006 și afirmă că în cazul în care autoritatea contractantă definește specificațiile tehnice din caietul de sarcini, prin precizarea performanțelor și/sau cerințelor funcționale solicitate, atunci nici o ofertă nu poate fi respinsă pe motiv că produsele sau serviciile prevăzute în propunerea tehnică nu sunt conforme cu specificațiile precizate, dacă ofertantul demonstrează, prin orice mijloace adecvate, că propunerea tehnică prezentată (produsele oferite) asigură îndeplinirea performanțelor sau cerințelor funcționale solicitate, deoarece sunt conforme cu:

- a) Un standard național care adoptă un standard european;
- b) O omologare tehnică europeană;
- c) O specificație tehnică comună utilizată în CE;
- d) Un standard internațional;

e) Alte reglementări tehnice elaborate de organisme de standardizare europeană. Un mijloc adecvat de a dovedi conformitatea cu specificațiile tehnice solicitate îl poate reprezenta dosarul tehnic al producătorului.

În continuare, contestatorul afirmă că în caietul de sarcini privind condițiile de achiziție a celor 50 de autobuze noi, cu o lungime de 12 metri, destinate transportului urban, autoritatea contractantă a introdus mai multe criterii discriminatorii, care nu corespund principiului promovării concurenței între operatorii economici, dar care prin aplicarea condițiilor tehnice eliminatorii (CAP. H) duc la atribuirea unui singur tip de autobuz și anume autobuzele marca ■.

Astfel, contestatorul apreciază că acest mod de întocmire a documentației de atribuire și implicit a caietului de sarcini în care sunt menționate condiții tehnice eliminatorii, stabilite după condițiile tehnice ale unui anume producător (în această speță firma ■ din ■), cu scopul a fi îndeplinite tehnic și obținerea unui procentaj maxim de acel producător, contravin dispozițiilor OUG 34/2006 și nu poate fi sancționat decât cu anularea licitației și a documentației de atribuire.

Într-o sinteză a condițiilor tehnice prestabilite pentru un anume producător, contestatorul amintește câteva din capitolele care atrag atenția asupra felului în care au fost formulate condițiile tehnice impuse de autoritatea contractantă, după cum urmează: solicitările cu privire la caroserie, motor, cutia de viteze, parbriz, dotarea cu sistem de aer condiționat, sistemul de ventilație naturală etc.

Totodată, contestatorul invocă contradicțiile din text referitoare la echipamentul de supraveghere video, text în care uneori se solicită ca acest sistem să aibă o capacitate de înregistrare pentru cel puțin 24 de ore, iar alteori se face referire la o capacitate de înregistrare de 48 de ore.

În continuare, contestatorul arată că în Cap. II. CONDIȚII TEHNICE ELIMINATORII, sunt menționate ca și condițiile tehnice și de dotare minimă obligatorie pentru oferta tehnică, următoarele:

- La pct. 1 Autoritatea contractantă stabilește dimensiunile tipului de autobuz după dimensiunile prezentate de autobuzele marca ■, și stabilește că autobuzul trebuie să aibă o caroserie monococă, deși autoritatea contractantă ar fi trebuit să prezinte niște repere minime și maxime, astfel încât să poată intra în competiție mai mulți producători de autobuze, ale căror dimensiuni s-ar încadra în limitele minime și maxime prezentate de autoritatea contractantă.

- În fișa de date, când stabilește punctajul pentru caroserie (VI.3. Alte informații), autoritatea contractantă alocă un punctaj de 7 pct. pentru o caroserie din tablă rezistentă la coroziune (caroseria prezentată de ■) și numai 2 pct. pentru o caroserie din oțel calitate superioară galvanizată pe ambele părți (cum sunt majoritatea caroseriilor la ceilalți producători), când practic ambele caroserii îndeplinesc aceleași condiții tehnice și asigură o garanție la coroziune de minim 8 ani.

- La pct. 5. autoritatea contractantă stabilește ca motorul din dotare să fie un motor diesel care să îndeplinească norma EEV, 6 cilindrii în linie, în 4 timpi, montată în partea din spate a autobuzului, controlat electronic, iar atunci când stabilește punctajul în fișa de date, alocă un punctaj maxim

de 8 pct. pentru motorul cu o capacitate între 8000 și 10000 cmc, astfel cum sunt dotate autobuzele ■, în schimb alocă doar 3 pct. pentru motoarele cu o capacitate mai mică de 8000 cmc (așa cum sunt dotate autobuzele Mercedes, Iveco, DAF, etc.), dar care asigură o putere cel puțin egală dar un consum mai mic de carburant, ceea ce ar fi în interesul autorității contractante. Prin faptul că autoritatea contractantă stabilește o capacitate cilindrică mai mare decât au cele mai performante motoare și alocă 8 pct. motoarelor ■, este clar că aceasta a dorit să favorizeze producătorul ■, ceea ce contravine legii.

- La pct. 6. autoritatea contractantă stabilește că autobuzele trebuie să fie dotate cu o cutie de viteză automată cu 6 + 1 viteze și retarder incorporat (astfel cum sunt dotate autobuzele ■), când se știe că cele mai fiabile autobuze de pe piața (spre exemplu cel mai vândut autobuz marca Mercedes tipul Citaro) sunt dotate cu o cutie de viteze în 4 + 1 rapoarte (viteze) și asigură o exploatare optimă.

- La pct 14. autoritatea contractantă stabilește ca și condiție eliminatorie criteriul ca parbrizul să fie divizat în două bucăți (parbriz cu separare mediană, din două piese), deși se știe că linia mediană reduce într-o anumită măsură gradul de vizibilitate, fiind mult mai eficient parbrizul dintr-o singură piesă care asigură o vizibilitate maximă. Parbrizul din două piese cu separație mediană este o dotare standard a autobuzelor produse de ■. Ceilalți producători au renunțat la această soluție, vizibilitatea în cazul ei fiind afectată la nivel median.

De asemenea, contestatorul afirmă că autoritatea contractantă a avut în vedere, atunci când a întocmit caietul de sarcini, autobuzele produse de firma ■, rezultă și din analiza pct. 17,21,22,23 precum și din descrierile cu privire la numărul scaunelor pentru pasageri, sistemul de climatizare, asigurarea microclimatului pe timp de vară, validatoare etc., ceea ce contravine total legislației privind atribuirea contractelor de achiziție publică. Nu în ultimul rând este de remarcat modul absurd/ defectuos prin care autoritatea contractantă stabilește sistemul de punctare aplicat, atunci când face punctarea pentru îndeplinirea condițiilor tehnice, atribuind un punctaj maxim pentru dotările care corespund cu cele cu care sunt înzestrate autobuzele ■.

Astfel, contestatorul afirmă că documentația de atribuire a fost întocmită cu încălcarea art. 35 și a art. 2 al. 2 din OUG 34/2006 și art. 15 din HG 925/2006, pentru următoarele considerente:

1. Prin introducerea specificației tehnice cu privire la caroserie, motor, cutia de viteze, parbriz, dotarea cu sistem de aer condiționat, sistemul de ventilație naturală etc., autoritatea contractantă împiedică participarea SC ■ SRL la procedura de atribuire pe care o desfășoară, fiind astfel încălcat accesul egal prevăzut de art. 35 al. 5 din OUG 34/2006.

Or, impunerea prin specificațiile din caietul de sarcini a unor solicitări care corespund perfect cu datele tehnice aplicabile autobuzelor ■, este în mod vădit de natură să restricționeze participarea la procedură și încalcă

dispozițiile art. 35 al. 5 din OUG 34/2006 și principiul nediscriminării prevăzut de același act normativ, în contextul în care tendința generală în construcția autobuzelor moderne este de a asigura o caroserie ușoară, care să permită motoarelor cu combustie internă să aibă o capacitate cilindrică redusă, avându-se în vedere scăderea consumului de combustibil și implicit a reducerii cheltuielilor pe care ar trebui să le facă autoritatea contractantă și nu în ultimul rând a reducerii poluării mediului înconjurător.

În acest sens, contestatorul afirmă că reducând capacitatea cilindrică și măbind în același timp performanțele de ardere ale motorului, producătorii obțin cu aceste noi generații de motoare, mult mai economice și mai eficiente, cel puțin aceleași performanțe pe care le realizează motoarele de generație mai veche cu capacitate cilindrică mai mare. Acesta fiind numai un exemplu cum autoritatea contractantă a înțeles să aloce un punctaj mare dotărilor aferente autobuzelor marca ■, deși ceilalți producători produc autobuze mult mai eficiente și mai economice.

De exemplu: motorul Mercedes - Benz OM 926 LA, care se regăsește pe cel mai vândut autobuz urban din lume, Mercedes-Benz Citaro 12m, are o capacitate cilindrică de doar 7200 cmc. Prin performanțele sale: putere 210 kW la 2.200 rot/min și cuplu de 1.120 Nm obținuți la 1.100 rot/min, aceste motoare ar satisface toate exigențele (putere minimă 180 kW la max. 2.300 rot/min și cuplu minim 1.000 Nm la maxim 1.300 rot/min) și ar depăși în mod clar ca performanțe (consum/eficiență) motoarele care se regăsesc în dotarea altor producători și se încadrează în limita de sus (punctaj maxim atribuit) impusă de autoritatea contractantă prin caietul de sarcini. Conform Secțiunii 3 din Caietul de sarcini - CARACTERISTICI TEHNICE GENERALE, parbrizul trebuie să fie din geam Duplex și va fi compus din două părți. Așa cum am mai spus parbrizul din două piese cu separație mediană este o dotare standard a autobuzelor produse de ■. Ceilalți producători au renunțat la această soluție, vizibilitatea în cazul ei fiind afectată la nivel median.

În aceste condiții, factorul de evaluare cu privire la parbriz a fost stabilit cu încălcarea art. 15 al. 2 pct. b și art. 15 al. 3 pct. a din HG 925/2006. De asemenea, acest factor care determină o diferență între ■ și ceilalți ofertanți, în cazul participării primului la procedura desfășurată de către autoritatea contractantă, conduce la distorsionarea rezultatului procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică.

Contestatorul susține că cele de mai sus indică faptul că autoritatea contractantă urmărește achiziționarea unor autobuze ale unui anumit producător (■), autobuzele acestuia fiind singurele care întrunesc specificații tehnice în asemenea manieră încât să obțină punctaj maxim pentru toți factorii de evaluare menționați. ■, ale cărui autobuze sînt dotate cu caracteristicile tehnice menționate de autoritatea contractantă în caietul de sarcini, ar fi favorizată în competiția cu ceilalți producători prin diferențele pe care le face autoritatea contractantă față de toți ceilalți



oferanți, fără ca aceste diferențe să se întemeieze pe avantaje calitative ale autobuzelor, care să ofere autorității contractante cea mai bună ofertă în raport cu prețul plătit și ceea ce o piață liberă ar putea oferi acestuia dacă licitația ar fi una corectă și cu respectarea dispozițiilor legale în materie.

Mai mult, prin stabilirea specificației tehnice cu privire la caroserie, cutie de viteze, capacitatea cilindrică a motorului, tipul parbrizului (unul inferior față de ceea ce oferă piața) și a factorilor de evaluare referitori la termen de livrare, caroserie, motor, autoritatea contractantă încalcă principiile nediscriminării și tratamentului egal care trebuie să stea la baza atribuirii oricărui contract de achiziție publică, astfel cum prevede art. 2 al. 2 lit. a, b din OUG 34/2006.

SC ■ SRL a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, elaborată de ■, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5, solicitând:

- în principal, anularea procedurii de atribuire,
- în subsidiar, obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul eliminării prevederilor nelegale privind criteriul de selecție și calificare și condițiile tehnice eliminatorii criticate prin prezenta contestație.

În fapt, contestatorul invocă nelegalitatea criteriului de calificare și selecție menționat la primul punct de la paragraful III.2.1.B) Capacitatea de exercitare a activității profesionale.

În acest sens, contestatorul arată că în fișa de date a achiziției, la paragraful III.2.1.b) "Capacitatea de exercitare a activității profesionale", la primul punct se solicită „prezentarea certificatului constatator emis de ORC, valabil la data limită de depunere a ofertelor, din care să rezulte că ofertantul are în obiectul de activitate furnizarea tipului de produse supuse ofertării și faptul că nu sunt incluse mențiuni cu privire la aplicarea Legii 85/2006 privind procedura insolvenței și cu privire la suspendarea temporară a activității, operanta în perioada de depunere a ofertelor și/sau de executare a contractului".

Astfel, contestatorul apreciază că această cerință privind inexistența mențiunilor privitoare la aplicarea Legii 85/2006 privind procedura insolvenței este nelegală raportat la dispozițiile legale în vigoare. Interzicerea sau limitarea dreptului de a participa la o procedura pentru atribuirea unui contract de achiziție publică se aplică doar ofertantului care a intrat în faliment ca urmare a hotărârii pronunțate de judecătorul sindic, și nu ofertantului care se află sub incidența Legii 85/2006, dar care se află în perioada de observație sau în faza de reorganizare judiciară. Interdicția de a participa la achizițiile publice privește doar situația falimentului.

În acest sens, contestatorul menționează dispozițiile art. 154<sup>2</sup> din Legea 85/2006, potrivit cărora "Orice decăderi, limitări, interdicții ori altele

asemenea instituite prin norme legale sau prevederi contractuale pentru cazul deschiderii procedurii de insolvență vor fi aplicabile doar de la data deschiderii falimentului. Dispozițiile contrare se abrogă", totodată menționându-se și prevederile art. 181 al. 1 lit. a din OUG 34/2006.

Raportat la prevederile legale antemenționate, contestatorul afirmă că este nelegală solicitarea autorității contractante potrivit căreia ofertantul să facă dovada că nu este în procedura insolvenței, deoarece interdicția și decăderea din dreptul de a participa la procedura de atribuire se aplică doar ofertantului care a intrat în faliment.

De asemenea, contestatorul invocă nelegalitatea criteriilor de evaluare, a ponderilor relative și a modului de punctare aferente factorilor menționați la pct. 4 (material caroserie), pct. 5 (material structură de rezistență) și pct. 6 (capacitate cilindrică).

Se mai arată că factorii de evaluare, precum și punctajul aferent fiecăruia dintre aceștia, astfel cum au fost stabiliți de autoritatea contractantă prin documentația de atribuire, sunt următorii:

1	Prețul ofertei	60 pct.
2	Termen de livrare	5 pct.
3	Perioada de garanție	5 pct.
4	Material caroserie	7 pct.
5	Material structura de rezistență	8 pct.
6	Capacitate cilindrică	8 pct.
7	Metoda realizare norma Euro 5	7 pct.

Contestatorul contestă legalitatea criteriilor de evaluare, a ponderilor relative și a modului de punctare aferente factorilor menționați la pct. 4, pct. 5 și pct.6 din tabelul de mai sus, respectiv "material caroserie", "material structură de rezistență" și "capacitate cilindrică".

A) Astfel, în ceea ce privește factorul de evaluare "material caroserie", autoritatea contractantă a prevăzut un punctaj maxim de 7 pct., modul de punctare stabilit fiind următorul:

- „caroserie din panouri de tablă rezistentă la coroziune (oțel inoxidabil), conf.EN 10088 tip 1.4003 aluminiu sau compozit de fibra de sticla" - 7 pct.;
- "caroserie oțel calitate superioară galvanizat pe ambele părți"- 2 pct.;
- "caroserie oțel cu acoperire tradițională" - 0 pct.

B) În ceea ce privește factorul de evaluare "material structură de rezistență", autoritatea contractantă a prevăzut un punctaj maxim de 8 pct., modul de punctare stabilit fiind următorul:

- „structura oțel inoxidabil conform EN 10088 tip 1.4003 sau aluminiu" - 8 pct.;
- "structura oțel de calitate superioară tratat prin cataforeză" - 3 pct.
- "structura otel tratată prin acoperire tradițională" - 0 pct..

C) În ceea ce privește factorul de evaluare "capacitate cilindrică", autoritatea contractantă a prevăzut un punctaj maxim de 8 pct., modul de punctare stabilit fiind următorul:

- „capacitate cilindrică motor între 8000 cm<sup>3</sup> și 10000 cm<sup>3</sup>”- 8 pct.;
- "capacitate cilindrică motor mai mică de 8000 cm<sup>3</sup>" - 3 pct.
- "capacitate cilindrică motor mai mare de 10000 cm<sup>3</sup>" - 0 pct.

Totodată, contestatorul afirmă că trebuie avută în vedere și importanța ("greutatea") elementului financiar care corespunde pentru 1 punct, în cadrul procesului de evaluare, punctare și stabilire a ofertei câștigătoare. Aceasta pentru că este evident că în cazul în care se stabilesc în mod "artificial" anumiți factori de evaluare constând în anumite caracteristici tehnice nerelevante, oferta care va primi punctajul maxim pentru respectivul criteriu tehnic, va putea oferi un preț mai mare, având în vedere că "recuperează" diferența de pct. pierdute la criteriul preț, cu pct.le primite pentru respectivul criteriu tehnic creat în mod "artificial" și nejustificat.

Totodată, această susținere este importantă și din perspectiva analizării modului de respectare a principiului "utilizării eficiente a fondurilor publice" de către o autoritate contractantă în general, având în vedere că stabilirea unor factori de evaluare nerelevanți, precum și modul de punctare a acestora, creează premisele și conferă posibilitatea ofertării unor prețuri majorate și implicit al achiziționării unor produse cu un preț sporit în mod nejustificat.

Contestatorul arată că valoarea estimată a achiziției, constând în 50 autobuze, este de ■ lei. Rezultă astfel o valoare estimată unitară (buc. autobuz) de ■ lei. Pentru factorul de evaluare preț, autoritatea contractantă a prevăzut un punctaj maxim de 60 pct., ceea ce înseamnă că:

- raportat la valoarea estimată a întregii achiziții, 1 pct. la stabilirea punctajului și departajarea ofertelor echivalează cu ■ lei /1 pct;
- respectiv, raportat la valoarea estimată unitară (autobuz), 1 pct la stabilirea punctajului și departajarea ofertelor echivalează cu ■ lei /1 pct.

Contestatorul invocă prevederile art. 15 din OUG 34/2006 și susține că motivele de nelegalitate pe care le aduce în discuție sunt:

1) Stabilirea factorilor de evaluare criticați contravine dispozițiilor art. 15 al. 2 lit. b) din HG 195/2006, deoarece nu reflectă un avantaj real și evident pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv.

2) Punctajul și ponderea pentru acești factori de evaluare conduce la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii de atribuire și nu reflectă în mod corect importanța caracteristicii tehnice/funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ ce poate fi punctat sau quantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini - încălcând dispozițiile art. 15 al. 3 din HG 195/2006.

În sensul celor afirmate anterior, contestatorul învederează următoarele:

A) În ceea ce privește factorii de evaluare "material caroserie" și "material structura de rezistență" (în privința cărora criticile sunt identice deoarece ambii factori de evaluare se referă strict la materialul folosit), aceștia nu reflectă un avantaj real și evident pentru autoritatea contractantă. Atât caroseria din oțel inoxidabil, cât și aceea din aluminiu și respectiv din tablă galvanizată tratată prin cataforeză, asigură o bună protecție anticorozivă, pentru întreaga durată de funcționare a autovehiculului. De altfel, autoritatea contractantă chiar a solicitat prin caietul de sarcini, ca protecția anticorozivă "să asigure o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere".

De asemenea, se arată că la cap. VI "Garanții" din caietul de sarcini, se solicită o garanție pentru caroserie de minim 8 ani. Totodată, potrivit caietului de sarcini, toate materialele folosite trebuie să respecte toate reglementările din România și din UE.

Prin urmare, contestatorul consideră că din moment ce indiferent de tipul materialului folosit pentru caroserie sau pentru structura de rezistență, aceasta trebuie să fie garantată împotriva oricărei deteriorări (fisurări, deformări, ruperi) sau coroziuni, pe durata minimă de garanție solicitată de autoritatea contractantă, nu există nicio justificare și niciun avantaj real pentru autoritatea contractantă de a stabili un astfel de factor de evaluare.

Astfel, în cazul în care autoritatea contractantă dorea să pct.ze avantajul unei durate mai mari de rezistență a caroseriei sau a structurii de rezistență, ar fi trebuit și ar fi prezentat și logica, să pct.ze perioada de garanție acordată caroseriei și structurii de rezistență și atunci, oferta cu cea mai lungă perioadă de garanție, indiferent de tipul materialului folosit (pentru că nu acesta este elementul relevant și esențial), ar fi primit punctajul maxim, iar celelalte oferte un punctaj proporțional, conform unui algoritm de calcul și punctare stabilit în mod obiectiv.

Contestatorul susține însă că autoritatea contractantă a decis însă, în mod nelegal, să pct.ze ofertele în funcție de tipul materialului folosit pentru fabricarea caroseriei și a structurii de rezistență. Mai mult decât atât, nelegalitatea este evidentă și în ceea ce privește punctajele stabilite pentru tipurile de caroserie, respectiv:

- pentru caroseria/structura de rezistență, din oțel inoxidabil sau aluminiu - 7 pct. pentru caroserie și respectiv 8 pct. pentru structura de rezistență;

- pentru caroseria/structura de rezistență din oțel de calitate superioară galvanizat/tratat prin cataforeză - vor fi acordate doar 3 pct..

Contestatorul apreciază că nu există nicio justificare de natură tehnică sau economică pentru modul total nelegal (raportat la prevederile art. 15 din HG 925/2006) în care autoritatea contractantă a decis să atribuie 7 respectiv 8 pct. pentru caroseria, respectiv structura din oțel

inoxidabil sau aluminiu și doar 3 pct. pentru caroseria/structura din oțel de calitate superioară galvanizat, respectiv tratat prin cataforeză, din moment ce, în ambele cazuri, indiferent de tipul de material folosit, trebuie să fie asigurată garanția solicitată de autoritatea contractantă.

Diferența aceasta de 4+5 pct. conduce fără îndoială la distorsionarea rezultatului procedurii, creând un avantaj nejustificat acelor vehicule care vor avea caroseria/structura din oțel inoxidabil sau aluminiu. În același timp, raportat la cele menționate în privința "valorii" care corespunde pentru 1 pct., aceste 9 pct. (cumulat pentru ambii factori de evaluare) echivalează cu o diferență de ■ lei per autobuz și respectiv cu o diferență de ■ lei pentru întregul lot de autobuze.

Sub un alt aspect, această diferență de punctaj pe considerentul strict al materialului folosit pentru caroserie (atâta timp cât finalitatea este oricum aceeași, indiferent de tipul materialului din care este confecționată caroseria, pentru că trebuie să fie garantată pentru întreaga durată solicitată de autoritatea contractantă), contravine și principiului "eficienței utilizării fondurilor publice", care trebuie să stea la baza atribuirii oricărui contract de achiziție publică, fiind consacrat în mod expres la art. 2 al. 2 lit. f) din OUG 34/2006.

B) În ceea ce privește factorul de evaluare "capacitate cilindrică". autoritatea contractantă a stabilit punctajul într-un mod lipsit de orice logică și fundamentare.

Contestatorul învederează că prin caietul de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat o anumită putere minimă a motorului, respectiv minim 220 kw (300 CP). Deci s-a solicitat un minim de putere, care pentru un autobuz urban și mai ales pentru un oraș fără forme de relief și fără dimensiuni foarte mari cum este ■ este o putere destul de mare, dar pe de altă parte autoritatea contractantă limitează prin depunere capacitatea motorului, care este în strânsă legătură cu puterea. De aici rezultă că argumentul consum de carburant nu este criteriul important avut în vedere de autoritatea contractantă, deoarece vor putere cât mai mare. Dacă era importantă puterea în contextul unui consum cât mai mic (așa cum ar fi fost logic și întemeiat), atunci se puteau găsi criterii de genul raportului putere/capacitate cilindrică sau cuplu motor/capacitate cilindrică și/sau se putea puncta (și) consumul. Aceste criterii mai sus menționate ar fi fost de natură să confere un avantaj real autorității contractante și nu doar diferențele de cmc.

Contestatorul menționează că funcție de nivelul ridicat al tehnologiei și inovației folosite în procesul de fabricație, un producător poate avea un motor de o capacitate cilindrică mică care să dezvolte o putere și un cuplu similar unui motor de o capacitate cilindrică mai mare, dar consumând mai puțin decât acesta din urmă. Acesta este într-adevar un avantaj real adus autorității contractante: la aceleași performanțe dinamice costul carburantului, al taxelor locale și al asigurării RCA sunt mai mici.

În contextul celor precizate anterior, contestatorul apreciază că din moment ce autoritatea contractantă a impus oricum o anumită putere minimă care trebuie respectată, nu are niciun sens și nicio justificare să atribui 8 pct. pentru un motor cu o capacitate cilindrică cuprinsă între 8000 cm<sup>3</sup> - 10000 cm<sup>3</sup> și să atribui doar 3 pct. pentru un motor cu capacitate cilindrică mai mică de 8000 cm<sup>3</sup>. Cu alte cuvinte, autoritatea contractantă depct.ază motoarele cu capacitate cilindrică mai mică de 8000 cm<sup>3</sup>, deși acestea, oferind aceeași putere minimă solicitată de autoritatea contractantă, prezintă avantaje incontestabile precum consum mai redus de carburant și un cost mai scăzut al asigurării obligatorii RCA. Punctajul ar fi trebuit să fie exact invers, adică motorul cu o capacitate cilindrică mai mică de 8000 cm<sup>3</sup> să primească un număr mai mare de pct. comparativ cu un motor cu o capacitate cilindrică cuprinsă între 8000 cm<sup>3</sup> -10000 cm<sup>3</sup>.

Nu în ultimul rând, contestatorul invocă și modul absolut arbitrar al numărului de pct. atribuit în cadrul acestui factor de evaluare. Nu există nicio rațiune pentru alocarea a 8 pct. pentru capacitatea cilindrică cuprinsă între 8000 cm<sup>3</sup> și 10000 cm<sup>3</sup> și respectiv 3 pct. pentru capacitatea cilindrică mai mică de 8000 cm<sup>3</sup>. În cazul unor astfel de criterii, trebuie stabilit un algoritm de calcul care să facă o comparație obiectivă între oferte. Un astfel de algoritm de calcul se exprimă printr-un raport proporțional între oferte, prin raportare la oferta cea mai avantajoasă și la numărul maxim de pct. stabilit în cadrul criteriului de evaluare respectiv, și nu prin atribuirea în mod discreționar a unui anumit număr de pct..

3) Nelegalitatea condițiilor tehnice eliminatorii solicitate prin caietul de sarcini, la pct. 7 (referitor doar la cerința ca ambele axe să fie produse de același producător) și la pct. 14 (referitor doar la cerința ca parbrizul să fie divizat vertical în două bucăți).

În acest sens, contestatorul arată că în caietul de sarcini, la capitolul II "Condiții tehnice eliminatorii", sunt prevăzute acele condiții tehnice a căror nerespectare conduce la respingere ofertei.

Dintre aceste condiții tehnice eliminatorii, contestatorul învederează nelegalitatea celor menționate la pct. 7 din tabel (referitor doar la cerința ca ambele axe să fie produse de același producător) și la pct. 14 din tabel (referitor doar la cerința ca parbrizul să fie divizat vertical în două bucăți). Aceste cerințe (condiții tehnice eliminatorii) încalcă, pe de o parte, atât principiile fundamentale ale nediscriminării și tratamentului egal, prevăzute de art. 2 al. 2 din OUG 34/2006, cât și, pe de altă parte, prevederile art. 35 al. 5 din OUG 34/2006.

Astfel, autoritatea contractantă a încălcat prevederile legale mai sus menționate prin impunerea, în mod nejustificat, ca ambele axe ale autobuzului să fie produse de același producător. Nu există nicio fundamentare și nicio îndreptățire pentru autoritatea contractantă pentru a impune ofertantului ca anumite componente să fie produse de același producător.

În acest sens contestatorul mai arată că marii producători europeni de autobuze folosesc axa motoare (spate) de la producătorul cutiei de viteze care va echipa autobuzul respectiv. E normal, fiind o chestiune de compatibilitate și fiabilitate în timp. Dar axa față, care de cele mai multe ori este independentă (așa cum se cere și în licitația de față), nefiind propriu-zis o axă ci mai degrabă 2 semi-axe (câte una pentru fiecare roată față), este dezvoltată și produsă de însuși producătorul caroseriei (autobuzului). Cu atât mai mult cu cât caroseria este monococă (așa cum se cere și în această licitație), adică nu există șasiu (adică un cadru cu 2 axe peste care se montează o caroserie).

Contestatorul susține că nu există motive întemeiate care să permită autorității contractante introducerea unor astfel de criterii/cerințe excesiv de restrictive și nejustificate, neavând nicio importanță pentru autoritatea contractantă cine este producătorul diferitelor părți componente ale autobuzului. Și nici nu este legală introducerea de condiții eliminatorii în funcție de producătorul părților componente ale vehiculului. Este de asemenea nejustificată, excesiv de restrictivă și deopotrivă nelegală, introducerea condiției tehnice eliminatorii ca parbrizul să fie prezentat doar în varianta constructivă din 2 bucăți (parbriz divizat în plan vertical). Această cerință a autorității contractante este anacronică, această variantă constructivă a parbrizului (din două bucăți) fiind nepotrivită cu tehnologiile actuale, moderne.

Totodată, contestatorul susține că toate autobuzele moderne sunt proiectate și construite folosind mijloace de calcul rafinate și materiale cu rezistență ridicată, elemente care au permis realizarea unor caroserii rigide și ușoare și în consecință adoptarea unui parbriz dintr-o singură bucată. Parbrizul dintr-o singură bucată permite obținerea unei bune aerodinamici, precum și o foarte bună vizibilitate de la postului de conducere (vizibilitate de 180°, comparativ cu parbrizul din două bucăți care prezintă montant pe mijloc și care, în mod implicit conduce la apariția unui „unghi mort”, făcând imposibilă pentru o astfel de variantă constructivă asigurarea unei vizibilități de 180°, deoarece montantul de pe mijloc care asigură îmbinarea celor două piese ale parbrizului reprezintă în mod firesc un obstacol care conduce la scăderea vizibilității sub 180°). Parbrizul dintr-o singură bucată este soluția modernă actuală pentru toate autobuzele, inclusiv pentru cele urbane.

Se mai arată că nelegalitatea acestei condiții eliminatorii rezultă din aceea că în cazul licitației de față, autoritatea contractantă limitează participarea la licitație doar pentru autobuzele cu parbriz din două bucăți deși, parbrizul dintr-o singură bucată este soluția modernă actuală adoptată de toți marii producători în domeniu.

În final, contestatorul apreciază că a nu permite și varianta constructivă a parbrizului dintr-o singură bucată înseamnă a elimina de la început accesul acestor producători/vehicule și de a restricționa în mod drastic și nejustificat concurența între operatorii economici, fiind în

contradicție cu însuși scopul OUG 34/2006, astfel cum este enunțat la art. 2 al. 1, respectiv "promovarea concurenței între operatorii economici" și "garantarea tratamentului egal și nediscriminarea operatorilor economici".

În punctul de vedere comunicat prin adresa nr. ■/10.05.2012, înregistrată la CNSC, sub nr. ■/10.05.2012, ■, în calitate de autoritate contractantă, cu privire la contestațiile formulate de către SC ■ SRL, SC ■ SRL, SC ■ SRL și SC ■ SRL menționează că a acționat în deplină conformitate cu prevederile legale, demarând o procedură de achiziție publică și, pe cale de consecință, în temeiul dispozițiilor prevăzute la art. 278 din OUG 34/2006, solicită respingerea contestațiilor depuse.

În ceea ce privește contestația formulată de SC ■ SRL, autoritatea contractantă susține că aceasta a fost formulată cu încălcarea dispozițiilor legale prevăzute la art. 270 al. 1 și art. 255 al. 1 din OUG 34/2006.

Autoritatea contractantă susține că SC ■ SRL nu a motivat în fapt contestația și nici nu a precizat în cuprinsul acesteia adresa/sediul social etc, informații strict necesare pentru îndeplinirea cerințelor privind comunicarea. Adresa înscrisă în partea introductivă a prezentului punct de vedere a fost inserată de autoritatea contractantă în baza informațiilor existente pe internet, date care ar putea însă să nu corespundă realității în acest moment.

Pentru considerentele prezentate anterior, autoritatea contractantă invocă excepția lipsei de obiect a contestației transmise de SC ■ SRL. În fapt, în lipsa unei solicitări concrete și exprese din partea contestatorului, nu se poate vorbi de un obiect al contestației asupra căruia să se pronunțe, prin decizie, Consiliul.

În ceea ce privește contestația formulată de SC ■ SRL, autoritatea contractantă afirmă că aceasta este nefondată.

1 Referitor la criticile contestatorului în ceea ce privește „Condițiile tehnice eliminatorii” menționate la cap. II din caietul de sarcini, respectiv „Caracteristici tehnice generale ale agregatelor, subansamblelor și ale componentelor”, privind capacitatea cilindrică a motorului, puterea nominală a motorului, material caroserie și parbriz, autoritatea contractantă afirmă că sunt nefondate, având în vedere că la întocmirea documentației tehnice și a criteriilor de departajare, autoritatea contractantă a avut în vedere, în contextul economic actual dificil, atât reducerea pe termen lung a costurilor de exploatare, dar și utilizarea cât mai eficientă și judicioasă a banilor publici.

Totodată condițiile tehnice prevăzute în caietul de sarcini au fost inserate în vederea corectei încadrări a bunurilor achiziționate în categoria de produs solicitată, respectiv autobuze urbane 12 m cu podea complet coborâtă, cu motorizare EEV. Totodată la întocmirea documentației au fost analizate date/informații/oferte, atât din exploatarea parcului propriu, de la următorii producători de autobuze: MAN Lion's City, Mercedes-Benz Conecto, Iveco Irisbus Citelis, Volvo 7700, Otokar Kent, Solaris Urbino, DAF VDL Citea, Scania Citywide, Heuliez GX, Irizar 14, Temsa Avenue, cât



și de la producători de caroserii din România; pentru particularitățile motorului au fost analizate date tehnice disponibile de la MAN, DAF, Mercedes-Benz, Volvo, Scania, Deutz, Cummins.

Referitor la calculele matematice invocate de contestator, autoritatea contractantă afirmă că acestea sunt aplicate la valoarea maximă de preț rezultată din divizarea bugetului maxim acordat pentru această achiziție. Autoritatea contractantă chiar dacă nu poate anticipa ofertele participanților la această achiziție, urmărește ca interesul și concurența operatorilor economici pentru această procedură să conducă la obținerea unor produse de calitate, dar cu prețuri cât mai scăzute.

Se mai arată că din observațiile de pe piața din România, pentru un autobuz urban de 12 m cu podea coborâtă, prețurile unitare practicate de ofertanți sunt cuprinse într-o gamă de la 130-140.000 euro până la peste 200.000 euro, fără TVA. Astfel, costurile, evaluările și calculele prezentate de contestator sunt total nefondate.

a) Autoritatea contractantă consideră critica contestatorului cu privire la capacitatea cilindrică a motorului nefondată, această caracteristică nefiind o condiție eliminatorie de natura sa limiteze accesul vreunui participant la aceasta procedura de achiziție publică. Din analiza datelor publice existente pe piața pentru motorul cu capacitatea cilindrică cuprinsă între 8000 cm<sup>3</sup> și 10000 cm<sup>3</sup> pot oferi soluția tehnică solicitată următorii producători: Volvo 7700 (9000cmc), Solaris Urbino (9200cmc), Hess Scania (9300cmc), VDL DAF Citea (9200cmc), Temsa Avenue (9200cmc).

Din punct de vedere tehnic, autoritatea contractantă consideră că acest domeniu al capacității cilindrice îndeplinește cel mai bine caracteristica de performanță urmărită, atât din punct de vedere al momentului (motor obținut la turații cât mai mici, puterea relaționată la masa autovehiculului), cât și din punct de vedere al consumului de carburant asociat performanțelor enumerate. Documentarea în acest sens a fost efectuată atât prin compararea ofertelor mai multor producători cât mai ales prin culegerea datelor reale de exploatare din parcul propriu existent.

Astfel, autoritatea contractantă consideră că deoarece cel puțin 4 producători de motoare oferă soluții de transport urban care se încadrează în cerințele solicitate prin caietul de sarcini (Iveco, DAF, Volvo, Scania), iar mai mulți producători de autobuze folosesc aceste motorizări, acest criteriu nu îngrădește sau limitează accesul la procedura de achiziție publică a vreunui potențial ofertant iar în temeiul dispozițiilor legale prevăzute la art.35 al. 2 din OUG34/2006, autoritatea este îndreptățită ca prin specificația tehnică solicitată, să descrie obiectul achiziției "...în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante".

De asemenea, autoritatea contractantă afirmă că SC ■ SRL, în calitate de furnizor în România al autobuzelor Mercedes-Benz și Setra, critică în mod neîntemeiat și total nefondat specificațiile înscrise în caietul de sarcini privitoare la puterea nominală a motorului de minim 220Kw. Din

analiza datelor tehnice postate chiar pe site-ul specializat al companiei, ■ [www.■.ro](http://www.■.ro), rezultă că modelul Mercedes-Benz Citaro cu motorizare Mercedes-Benz OM457hLA Euro 5/EEV și motor cu puterea de 220 kW, respectiv modelul Mercedes-Benz Noul Citaro cu motorizare Mercedes-Benz OM457LA Euro 5/EEV și motor cu puterea de 260 kW, dispun de aceste motorizări și îndeplinesc întocmai caracteristica tehnică criticată.

b) Contestatorul critică în mod neîntemeiat cerința prevăzută în caietul de sarcini referitoare la caracteristica parbrizului, respectiv că acesta este divizat vertical în două bucăți. Autoritatea contractanta susține că are experiența necesară să solicite o astfel de configurație a parbrizului deoarece a observat că la autovehiculele având parbrizul 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 parbrizul dintr-o singură piesă.

Autoritatea contractantă menționează că această soluție tehnică este menită să asigure un cost de exploatare redus, având în vedere că autoritatea contractantă trebuie să utilizeze cât mai eficient banii publici și să se încadreze în bugetul alocat pentru această achiziție. Ca și calcul matematic, dacă se consideră o medie de 1-2 înlocuiri pe an a parbrizelor ciobite sau fisurate, respectiv un cost minim (materiale + manopera) de cca 1200-1400 euro/intervenție, raportat la o perioadă de utilizare normală de minim 12 ani, calculul întocmit de către autoritatea contractanta evidențiază costuri de minimum 20.000 euro/autobuz, în special datorită prețurilor foarte ridicate practicate de reprezentanțele auto. Bugetul total alocat înlocuirii periodice a unui parbriz dintr-o singură piesă ar fi de cca 1.000.000 euro. Prin comparație, înlocuirea numai unei părți a parbrizului ar genera o economie la bugetul autorității contractante de minimum 450-500.000 euro pe întreaga perioadă, ceea ce reprezintă un indicator favorabil, cu privire la contractele ulterioare de asigurare CASCO. Mai mult decât atât, tehnologia realizării de parbrize cu separație mediană nu este restrictivă. După cum chiar partea contestatară a menționat, această soluție tehnică este la îndemâna marilor producători. Foarte mulți producători oferă această soluție, ca și opțiuni: MAN, Volvo, Solaris, Irizar, VDL, iar decizia de utilizare sau nu a acestei soluții tehnice ține strict de adaptarea la condițiile de piață și la cerințele clienților.

Referitor la considerentele de „bună aerodinamicitate” sau „vizibilitate foarte bună” autoritatea contractantă menționează că soluția tehnică solicitată, și anume parbriz divizat vertical în 2 părți, este omologată și de autoritățile abilitate (RAR, ARR).

2. În ceea ce privește stabilirea criteriilor de atribuire și a modului de punctare pentru „Material caroserie”, „Material structură de rezistență” și „Capacitate cilindrică motor”,

a) Cu privire la factorul de evaluare „material caroserie”, autoritatea contractantă afirmă că acesta reprezintă o caracteristică tehnică relevantă

a autobuzului, contrar susținerii contestatorului, având în vedere următoarele:

Din analiza efectuată înainte de demararea procedurii de achiziție publică, autoritatea contractantă a concluzionat că cea mai durabilă și sigură metodă de protecție anticorozivă este cea în care materialele folosite la structura caroseriei să aibă proprietăți anticorozive. Soluțiile de acoperire a caroseriei prin diferite metode au limitări reale date de integritatea protecției, mai ales în cazul accidentelor ușoare. În plus, în cazul acestor incidente de trafic, garanția anticorozivă acordată de producător este pierdută. Aceste inconveniente dispar atunci când soluția tehnică de protecție anticorozivă presupune folosirea unui material cu proprietăți anticorozive (cum este inoxul) și nu depinde de acoperirea de orice fel a unui material coroziv. Conform datelor de piața existente în urma analizării diverselor oferte următorii producători folosesc soluția Inox (stainless steel): Volvo, Solaris, Scania, Autosan, Solbus, Heuliez, Hess.

Totodată, autoritatea contractantă menționează că tehnologia inox nu este restrictivă sau specifică vreunui producător de autobuze, aceasta fiind disponibilă oricărui producător; chiar și pe piața autohtonă există producători care folosesc structura de inox pe autobuze (ex: ■).

În ceea ce privește motivul invocat al "garanției la coroziune de 8 ani", autoritatea contractantă precizează că durata de viață, respectiv perioada de exploatare a produselor solicitate este în general de minim 12 ani pentru această categorie de produs. Astfel, indiferent de perioada de garanție, costurile de întreținere și în special de intervenție și reparații la caroserie sunt foarte importante pentru bugetul total de întreținere a parcului auto.

În plus, garanția la coroziune pentru caroserie nu este necondiționată și frecvent se invocă scoaterea din garanție, respectiv suportarea unor costuri majore de intervenții și service la acest capitol. Ori în cazul unei intervenții service pe caroserie, orice protecție anticorozivă aplicată își pierde proprietățile, mai puțin în cazul materialelor rezistente la coroziune (inox, aluminiu, compozit, fibre). Astfel, este inevitabilă necesitatea refacerii protecției anticorozive (de preferat la standardele produsului nou). Pentru refacerea protecției anticorozive sunt necesare următoarele operațiuni tehnice: demontare-montare (obligatorie în cazul panourilor acoperite, deoarece este necesară refacerea protecției și pe interior), decapare, grunduire, acoperire primer (spritichit), vopsire, etc.

Autoritatea contractantă arată că în cazul materialelor rezistente la coroziune, repararea avariilor ușoare se limitează la îndreptare și refacerea stratului de vopsea. În cazul în care numărul incidentelor de trafic depășește 6 intervenții pe an/autobuz, autoritatea contractantă prin utilizarea unui material de caroserie rezistent la coroziune înregistrează importante economii, sintetizate astfel:

- remediere materiale caroserie cu protecție anticorozivă aplicată: 6 intervenții, 2-3 ore de manoperă pe fiecare element = cca 75 euro;

- materiale și consumabile necesare pe element = cca 80 euro. 2 elemente afectate. Total valoare intervenții anuale/autobuz =  $(75+80) \times 2 \times 6 = 1860$  euro.

- remediere materiale caroserie rezistente la coroziune: 6 intervenții 1 oră de manoperă pe fiecare element = cca 25 euro materiale și consumabile necesare pe element = cca 50 euro, 2 elemente afectate. Total valoare intervenții anuale/ autobuz =  $(25+50) \times 2 \times 6 = 900$  euro.

Astfel, autoritatea contractantă afirmă că respectând cerințele stipulate în documentație, rezultă o economie, numai din acest capitol de 960 euro pe fiecare an de exploatare. Considerând durata de viață și utilizare a unui autobuz nou ca fiind de minim 15 ani (în practică se știe că aceasta este de fapt mult mai mare), rezultă o diferență de cost de  $960 \times 15 = 14.400$  euro pe fiecare autobuz. Astfel diferența între punctajul maxim alocat, respectiv 7 pct. pentru materialele rezistente la coroziune și cele 5 pct. alocate pentru oferta cu caroserie din oțel de calitate superioară galvanizat pe ambele părți nu însumează, conform calculelor efectuate de autoritatea contractantă mai mult de 7.500 euro per unitate (5 pct.  $\times$  1.500 euro). Astfel, diferența de 6.900 euro calculată pentru achiziția celor 50 de autobuze, însumează o economie în buget de 345.000 euro. Este așadar în interesul și de datoria autorității contractante să își ia toate măsurile pentru limitarea costurilor de exploatare și întreținere pe termen lung a parcului auto.

Având în vedere cele precizate anterior, autoritatea contractantă apreciază că atât factorul de evaluare „Material caroserie”, cât și punctajele au fost stabilite în mod corect.

b) Cu privire la factorul de evaluare „Material structură de rezistență”, autoritatea contractantă reiterează faptul că această caracteristică tehnică prezintă o importanță deosebită în produsul care urmează a fi achiziționat, având în vedere următoarelor considerente: Motivarea principală în alegerea punctajului constă în principiul care a stat la baza întocmirii prezentei documentații: reducerea costurilor de exploatare pe termen lung.

Autoritatea contractantă precizează că în cazul tehnologiei KTL (tratare prin cataforeză), calitățile indiscutabil anticorozive ale acestei metode există până la apariția primului incident de trafic care necesită reparații. În acest moment, tocmai datorită complexității procesului tehnologic de realizare a tratamentului cataforetic, refacerea și readucerea la conformitate a protecției nu mai este posibilă. Tot ceea ce se poate realiza este acoperirea prin metode tehnice tradiționale, cu materiale tradiționale.

Autoritatea contractantă apreciază astfel că tehnologia KTL prezintă dezavantaje din acest punct de vedere, iar utilizarea aluminiului sau inoxului nu prezintă aceste neajunsuri. De asemenea inoxul sau aluminiul nu sunt tehnologii restrictive, fiind cunoscut faptul că mulți producători importanți folosesc acest tip de structuri, respectiv: Volvo, Solaris, Heuliez, Scania,

pe piața din România existând un cel puțin un producător care folosește structura de inox pentru autobuzele produse (■).

Având în vedere experiența acumulată din exploatarea parcului auto, datele statistice legate de incidentele de trafic care generează intervenții service asupra caroseriei și algoritmul de calcul prezentat la paragraful anterior, aprecierea autorității contractante asupra acestui criteriu este că, deși frecvența intervențiilor asupra structurii caroseriei este mai redusă decât cea a intervențiilor asupra elementelor exterioare, totuși aceste intervenții sunt mult mai costisitoare, atât ca și cost material, cât și ca timp de imobilizare. Acest ultim punct (timp imobilizare/timp operare) deși este mai greu de cuantificat, devine mult mai important.

Autoritatea contractantă considerând o medie statistică a incidentelor de trafic de 2 intervenții pe an pe fiecare autobuz de trafic urban, prin utilizarea unui material de structură de rezistență a caroseriei rezistent la coroziune, realizează următoarea economie:

- remediere materiale structură cu protecție anticorozivă aplicată: 2 intervenții

7-8 ore de manopera pe fiecare element = cca 200 euro materiale și consumabile necesare pe element = cca 100 euro

2 elemente afectate

Total valoare intervenții anuale per autobuz =  $(200+300) \times 2 \times 2 = 1200$  euro

- remediere materiale structură rezistente la coroziune: 1 oră de manoperă pe fiecare element (nu necesită decât îndreptare, eventual) = cca 25 euro materiale și consumabile necesare pe element (nu necesită vopsea) = cca 20 euro 2 elemente afectate Total valoare intervenții anuale per autobuz =  $(25+20) \times 2 \times 2 = 180$  euro. Economia realizată din acest capitol este de 1020 euro pe fiecare an de exploatare. Considerând durata de viața și utilizare a unui autobuz nou ca fiind de minim 15 ani, rezulta o diferență de cost de  $1.020 \times 15 = 15.300$  euro pe fiecare autobuz. Cele 5 pct. diferență între punctajul alocat pentru materialele rezistente la coroziune (8) și cel alocat următoarei categorii (3) valorează numai  $5 \times 1.500$  euro = 7.500 euro per unitate. Astfel economia generată la bugetul total de  $1.020 \text{ euro} \times 50 \text{ bucăți} = 510.000$  euro.

Având în vedere cele precizate anterior, autoritatea contractantă apreciază că și în cazul factorului de evaluare „Material structură de rezistență” punctajele au fost corect stabilite.

În ceea ce privește contestația formulată de SC ■ SRL, autoritatea contractantă susține că aceasta este nefondată.

1) În susținerea afirmației sale, autoritatea contractantă precizează că motivele invocate de SC ■ SRL în contestație cuprind în cea mai mare parte aceleași motive criticate de SC ■ SRL, respectiv cerințele prezentate la cap. II în caietul de sarcini - CONDIȚIILE TEHNICE ELIMINATORII privitoare la caroserie, capacitatea cilindrică a motorului, puterea nominală

a motorului, cutia de viteze, parbriz, dotarea cu sistem de aer condiționat, sistemul de ventilație naturală etc.

Astfel, cu privire la capacitatea cilindrică a motorului, caracteristicile parbrizului, materialul caroseriei, autoritatea contractantă reiterează, următoarele:

a) Cu privire la echipamentul de supraveghere video cu capacitate de înregistrare de cel puțin 24 de ore și o memorie nevolatilă de cel puțin 48 de ore, se precizează: capacitatea de înregistrare solicitată este de 24 de ore, iar termenul de 48 de ore se referă la capacitatea de păstrare a acestora, termen în care autoritatea contractantă să aibă posibilitatea descărcării ulterioare a informațiilor, datelor înregistrate, în cazul în care transferul acestora nu se poate face imediat.

b) În ceea ce privește autovehiculele cu caroserie autoportantă (monococă), autoritatea contractantă face precizarea că reprezintă autovehicule care au structura de rezistență a caroseriei realizată din elemente ușoare și de mici dimensiuni (în cazul autobuzelor se utilizează sistemul de „grinzi cu zăbrele”) în vederea asigurării portantei, adică suportarea propriei mase reprezentată de elementele caroseriei, plus cea a grupului motopropulsor, transmisie, axe, echipamente auxiliare etc. Acest tip de caroserie este preponderent folosit pentru autovehiculele destinate transportului de persoane, datorită caracteristicilor superioare de flexibilitate și confort, structura autoportantă preluând foarte eficient șocurile generate de diferitele condiții de carosabil. În plus, din punct de vedere tehnic, caroseria autoportantă este considerată superioară și la capitolul rezistență și fiabilitate. În segmentul autobuze, caroseria monococă este în prezent folosită de aproape toți marii producători: Mercedes-Benz, MAN, Irisbus, Volvo, Solaris, Scania etc.

Autoritatea contractantă afirmă că acestea reprezintă motivele pentru care a solicitat caroserie monococă, în condițiile în care soluția tehnică alternativă (autovehicule cu structură pe șasiu) o reprezintă autovehiculele care folosesc ca și structura de rezistență un autoșasiu, adică o structură metalică rigidă, de obicei realizată din elemente grele, structură pe care se montează elementele caroseriei (suprastructura), motorul, axele etc. Această soluție alternativă (autoșasiu) este specifică în general producătorilor cu capacități de producție și posibilități tehnice reduse.

Referitor la punctajul stabilit pentru factorul de evaluare "material caroserie", criticat de SC ■ SRL, autoritatea contractantă învederează faptul că susține cele precizate anterior, respectiv la pct. 2.a) privind contestația SC ■ SRL.

d) Referitor la criticile privitoare la particularitățile motorului, autoritatea contractantă le consideră total nefondate pentru următoarele motive: Din analiza datelor publice existente pe piața pentru motorul cu capacitatea cilindrică cuprinsă între 8000 cm<sup>3</sup> și 10000 cm<sup>3</sup> pot oferi soluția tehnică solicitată următorii producători: Volvo 7700 (9000cmc),

Solaris Urbino (9200cmc), Hess Scania (9300cmc), VDL DAF Citea (9200cmc), Temsa Avenue (9200cmc).

Autoritatea contractantă consideră că din punct de vedere tehnic această cerință îndeplinește cel mai bine caracteristica de performanță urmărită atât din punct de vedere al momentului motor obținut la turații cât mai mici, puterea relaționată la masa autovehiculului, cât și din punct de vedere al consumului de carburant asociat performanțelor enumerate.

Față de cele precizate, autoritatea contractantă consideră că afirmația contestatorului, "autoritatea contractantă stabilește o capacitate cilindrică mai mare decât o au cele mai performante motoare" este speculativă și evident subiectivă, iar în lipsa unor argumente tehnice solide, este total nefondată.

e) Motivul contestației privind cutia de viteză este, de asemenea, nefondat.

Potrivit datelor existente pe piața, majoritatea producătorilor de autobuze urbane folosesc opțional ambele soluții tehnice la care se face referire, respectiv transmisia automată cu 6+1 rapoarte (viteze) și transmisia automată cu 4+1 trepte de viteze.

Din experiența rezultată atât din exploatarea parcului propriu, cât și a producătorilor de autobuze, autoritatea contractantă consideră că din punct de vedere tehnic soluția tehnică propusă transmisie automată cu 6+1 trepte este cea care îndeplinește cel mai bine necesitățile autorității contractante (durata de viață/consum carburant). Mai mult decât atât aceste soluții tehnice sunt oferite de producători specializați, precum Voith, ZF etc. nefiind specifice unui anumit producător de autobuze.

Autoritatea contractantă afirmă că din ofertele primite inclusiv de la contestator, în calitate de reprezentant comercial al producătorului MAN - Neoplan, chiar producătorul al cărui reprezentant este, acesta are în gama ambele soluții tehnice de transmisii automate, cu titlu opțional.

f) Cu privire la caracteristicile parbrizului, autoritatea contractantă reiterează cele prezentate anterior la pct. 1b în ceea ce privește contestația formulată de SC ■ SRL.

g) Referitor la cerințele menționate la pct. 17, 21, 22, 23 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă afirmă că punctul 17 din caietul de sarcini prevede ca autobuzele să fie dotate cu sisteme de aer condiționat 24KW. În funcție de condițiile de climă, pe autobuzele de 12 m se folosesc uzual puteri ale instalațiilor de aer condiționat cuprinse între 20 și 35 KW. Orice producător oferă ca opțiune separarea comenzilor de climatizare între salonul pasageri și locul conducătorului auto. În cazul autobuzelor cu cabină șofer integral separată, comandă separată (independentă) devine o necesitate.

De asemenea, autoritatea contractantă afirmă că sistemele de aer condiționat se încadrează în categoria echipamentelor auxiliare pe care producătorii de autobuze le achiziționează de la producători specializați (asemenea producătorilor de axe, cutii de viteze etc).

Autoritatea contractantă menționează ca fiind producători specializați de renume: Konvekta, Suttrak, Webasto. Producătorii de autobuze care folosesc acești producători ca și furnizori sunt: Mercedes-Benz, MAN, Solaris, Irisbus, Volvo, Scania etc.

- pct. 21 - sisteme audio-video de informare pasageri
- pct. 22 - sisteme de supraveghere video (camere video și înregistrare)
- pct. 23 - sisteme ticketing (validatoare bilete). Producători specializați ai unor astfel de sisteme sunt: Buse, Bustec, Novatronic, Hanover Displays, Radcom, Toreb, Alien Concept, UTI etc. Producători de autobuze care folosesc acești producători ca și furnizori sunt: Mercedes-Benz, MAN, Solaris, Irisbus, Volvo, Scania etc. În plus, toate aceste sisteme se personalizează în funcție de necesitățile operatorului/autorității contractante.

Autoritatea contractantă învederează că factorii de evaluare și modul de punctare a acestora au fost justificați prin nota justificativă nr. ■/12.03.2012 și verificați, respectiv validați de ANRMAP. De altfel, toată documentația de atribuire (caiet de sarcini, fișa de date, modele de formulare, formularul contractului de furnizare) au fost verificate și aprobate, în vederea publicării în SEAP, de către ANRMAP Numai după validarea documentației de atribuire de către acest organism, autoritatea contractantă poate transmite spre verificare, validare și publicare anunțul de participare.

În ceea ce privește contestația formulată de către SC ■ SRL, autoritatea contractantă consideră că aceasta este nefondată.

1) În ceea ce privește critica contestatorului cu privire la mențiunile din Certificatul Constatator, autoritatea contractantă precizează că toată documentația de atribuire a fost verificată și validată de către ANRMAP Mai mult decât atât și anunțul de participare, înainte de a fi publicat a fost supus verificării ANRMAP și a fost validat de aceasta.

2) În ceea ce privește critica adusă criteriilor de evaluare, a ponderilor relative și a modului de punctare aferente factorilor din fișa de date a achiziției, autoritatea contractantă face următoarele precizări:

a) - referitor la prețul ofertei, bugetul total estimat pentru această achiziție publică este de ■ lei, fără TVA și așa cum a fost precizat în documentația de atribuire, include contravaloarea produselor (autobuze urbane) precum și a serviciilor conexe implicate și solicitate, respectiv servicii de mentenanță și garanție, servicii financiare (de tip credit-furnizor). Pentru o bună organizare și în spiritul unei libere concurențe, autoritatea contractantă lasă la libera alegere a ofertanților ponderea pe care fiecare categorie de cost menționată mai sus o are în prețul total de ofertă.

Astfel, autoritatea contractantă consideră că divizarea întregului buget la numărul total de autovehicule este corectă numai din punct de vedere matematic. Însă, evaluarea unui punct în stabilirea punctajului de



departajare la ■ lei (cca ■ euro) este eronată și este menită să denatureze grav corecta apreciere a factorilor de evaluare. În primul rând, totalul maxim de pct. pe care un ofertant îl poate obține, îndeplinind toate criteriile de selecție este de 100 pct.. Nu este logic ca un factor de evaluare tehnic (din categoria de punctaj ce însumează nu mai mult de 40 pct.) să fie evaluat cu un punctaj a cărui cuantificare este făcută prin divizarea sumei totale unitare la cele 60 pct. din cealaltă categorie (economică, în cazul de față).

Autoritatea contractantă mai arată că din datele înregistrate atât pe piața din România cât și în țări ale UE este evidentă tendința scăderii prețurilor de vânzare a autovehiculelor. În aceste condiții, autoritatea contractantă își propune, cu respectarea principiilor prevăzute la art. 2 al. 2 din OUG 34/2006, să achiziționeze produse de calitate superioară la prețuri cât mai scăzute, adaptate la nivelul actual al pieței și, de ce nu, influențate de faptul că a fost demarată o procedură de achiziție publică care ar putea să genereze un nivel de interes și concurență superioare.

Astfel, din datele existente pe piața din România, prețurile practicate de producători și comercianți, pentru autobuzele din categoria celor solicitate prin prezenta achiziție publică, se situează în intervalul de preț unitar 130-140.000 euro până la 200.000 euro, fără TVA. Din datele publice înregistrate în alte țări ale UE au fost finalizate achiziții publice având ca obiect același tip de produse, pentru următoarele prețuri:  
Parma/Italia: MAN 200.700 euro/buc.; Solaris 180.000 euro/buc.;  
Rzeszow/Polonia: Mercedes 193.000 euro/buc.; MAN 189.500 euro/buc.;  
Decin/Cehia: Mercedes 155.000 euro/buc.; Solaris 176.000 euro/buc..

Autoritatea contractantă susține că pentru o evaluare rezonabilă, consideră ca reper în evaluare un preț unitar 150.000 euro/buc. autobuz 12 m. Conform calculului matematic, o cuantificare justă a unui punct de evaluare ar fi: 1 punct-150.000 euro /100 pct.=1.500 euro.

b) - pentru factorii de evaluare "material caroserie" și "material structură de rezistență", autoritatea contractantă reiterează cele susținute anterior, la contestația SC ■ SRL, respectiv la pct. 2 lit.a, b.

c) - Capacitate cilindrică motor.

Cu privire la acest aspect, autoritatea contractantă susține că a întocmit documentația astfel încât să nu restricționeze accesul niciunui operator economic la această procedură de achiziție publică.

În continuare, autoritatea contractantă afirmă că dorește achiziționarea unui autobuz dotat cu un motor având următoarele caracteristici:

- putere minimă 220KW (300CP). Este incontestabil faptul că un autovehicul cu o putere a motorului mai mică (submotorizat) are tendințe reale de consum ridicat, în comparație cu o putere mai generoasă. Din acest punct de vedere este justificată impunerea unei puteri minime.

- capacitate cilindrică echilibrată, fără însă a o nominaliza, deoarece este acceptată orice capacitate cilindrică. Este cunoscut faptul că o

capacitate cilindrică mai mică, pe același vehicul, chiar cu aceeași putere maximă poate conduce la o uzură anticipată, accelerată a motorului. Puterea egală nu poate fi obținută decât prin solicitarea către limitele maxime ale motorului cu capacitate cilindrică mai mică. Prin comparație, un motor cu o capacitate cilindrică mai mare obține puterea maximă la un regim de turații mai scăzut, respectiv printr-o funcționare mai facilă. În același timp, creșterea nejustificată a capacității cilindrice (cum ar fi 11-12 litri sau mai mult) poate conduce la consumuri mai mari de combustibil, chiar dacă vine și cu o putere mult sporită, această soluție este potrivită pentru trasee dificile în rampă etc.

Autoritatea contractantă afirmă că din experiența acumulată a rezultat că un motor cu o capacitate de 8-10 litri este mai economic în condițiile de trafic din ■, cu cicluri de frânare- accelerare foarte dese decât un motor de 6-8 litri, de aceeași putere. Astfel, stabilind o putere minimă a motorului, selectarea unei capacități cilindrice echilibrate devine hotărâtoare în consumul de combustibil înregistrat în exploatare. În consecință, acest capitol merită cel puțin 8 dintre cele 40 pct. alocate caracteristicilor tehnice, iar diferența de 5 pct. dintre categorii poate fi privită chiar ca fiind prea mică, în acest context.

Se mai arată că domeniul de capacitate precizat pentru diferențiere (8.000cm<sup>3</sup>–10.000 cm<sup>3</sup>) este unul general foarte încăpător și argumentat ales. O serie largă de producători de renume echipează autobuze urbane de 12 m cu astfel de motoare: Volvo 7700 (9000cmc), Solaris Urbino (9200cmc), Hess Scania (9300cmc), VDL DAF Citea (9200cmc), Temsa Avenue (9200cmc).

d) - pentru punte față/punte spate, autoritatea contractantă susține că și-a documentat cerințele prezentate în caietul de sarcini prin analiza ofertelor comerciale a unei largi game de producători și modele de autobuze urbane: MAN Lion's City, Mercedes-Benz Conecto, Iveco Irisbus Citelis, Volvo 7700, Otokar Kent, Solaris Urbino, DAF VDL Citea, Scania Citywide, Heuliez GX, Irizar 14, Temsa Avenue etc. Din datele culese din aceste oferte rezultă că posibilitatea instalării unor axe față-spate de același tip (respectiv, produse de același producător) ține strict de politica comercială a fiecărui producător. În acest moment se poate vorbi de o disponibilitate tehnică superioară stabilită între orice producător și furnizorii de prestigiu care solicită produsele acestora.

Autoritatea contractantă susține că din experiența directă de lucru cu furnizorii de autobuze, a observat că eventualele defecte aparate în perioada de garanție, respectiv intervențiile service necesare asupra principalelor echipamente și subansamble, sunt constant redirecționate către producătorii acestor echipamente și subansamble sau către reprezentanții acestora. Justificarea reală a acestei practici derivă din ultra - specializarea unor companii pe anumite repere: aer condiționat, axe, transmisii etc. Este adevărat că și capacitatea tehnică de rezolvare a problemelor este una avansată. Totuși, aceasta practică, deși de înțeles

generează costuri mai mari și timpi de imobilizare considerabili în cazul în care producătorii de echipamente sunt și mai mulți. Rezumând, nu este o restricție adresată niciunui potențial ofertant, ci este strict o problemă de opțiune tehnică în realizarea produsului conform necesităților actuale ale autorității.

e) În ceea ce privește parbrizul, deoarece modalitatea de prezentare a acestuia a fost criticată și de ceilalți contestatori, autoritatea contractantă reiterează cele precizate cu privire la acest aspect anterior, cu privire la contestația formulată de SC ■ SRL.

În final, autoritatea contractantă învederează că a acționat în deplină conformitate cu prevederile legale și, pe cale de consecință, în temeiul dispozițiilor art. 278 din OUG 34/2006, solicită respingerea ca nefondate a contestațiilor.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la Consiliu sub nr. ■/17.05.2012, SC ■ SRL formulează concluzii scrise ca urmare a studierii dosarului, în care reiterează următoarele:

1. Condițiile tehnice eliminatorii privind „motorul” și „parbrizul” încalcă principiile generale în materia achizițiilor publice prevăzute la art. 2 al. 2 din OUG 34/2006.
2. Condițiile tehnice eliminatorii privind „motorul” și „parbrizul” îngreșesc accesul egal la procedura de atribuire, prin încălcarea dispozițiilor art. 35 al. 5 din OUG 34/2006 și art. 15 al. 3 din HG 925/2006.

Cu privire la cerința eliminatorie asociată motorului, contestatorul consideră că solicitarea privind puterea motorului este nejustificată raportat la topologia ■ care este una plană, așa încât nu este nevoie de autobuze dotate cu asemenea motoare. În calitate de lideri pe piața autobuzelor urbane din Europa, contestatorul consideră că puterea nominală a motorului de 210kw corespunde necesităților autorității.

Cu privire la cerința eliminatorie asociată parbrizului, contestatorul susține că parbrizul dintr-o singură bucată este soluția modernă, actuală pentru toate autovehiculele, autobuzele, inclusiv cele urbane, nefăcând nicio excepție, având în vedere că permite obținerea unei bune aerodinamici și asigură o foarte bună vizibilitate de la postul de conducere întrucât vizibilitatea nu este obstrucționată de elementul despărțirilor și de ștergătoare.

De asemenea, contestatorul susține că criteriile de atribuire a contractului (factori de evaluare în sensul OUG 34/2006) nu reflectă un avantaj real și evident pe care îl poate obține autoritatea contractantă și conduc la distorsionarea concurenței prin încălcarea prevederilor art. 15 din HG 925/2006, astfel, „nota privind justificarea factorilor de evaluare” întocmită de autoritatea contractantă nu arată motivele care stau la baza punctajului stabilit pentru factorii de evaluare, în sensul că nu conține o motivare cu privire la ponderea criteriilor de evaluare, respectiv considerentele pentru care autoritatea contractantă atribuie

caracteristicilor tehnice menționate în cuprinsul documentației de atribuire un anumit punctaj.

Cu privire la stabilirea criteriilor de atribuire și a modului de punctare „Material caroserie”, „Material structură de rezistență” și „Capacitate cilindrică motor”, contestatorul susține că participantul care va propune în oferta tehnică un autobuz dotat cu panouri exterioare din inox, structura de rezistență a caroseriei din inox și motor cu o capacitate cilindrică situată între 8 și 10 litri, va avea un avantaj de 15 pct. față de participantul care propune un autobuz dotat cu panouri laterale din tablă galvanizată tratată prin metoda KTL structura de rezistență formată din oțel de înaltă calitate și tratat anticoroziv prin metoda KTL și motor cu o capacitate cilindrică mai mică de limita de 8 litri, primul participant având un avantaj cuantificabil de aproximativ 50.000 euro.

Analizând susținerile părților și documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

■, a organizat procedura de „licitație deschisă”, pentru atribuirea contractului de achiziție publică de furnizare, având ca obiect: „Achiziționare autobuze”, cod CPV 34121400-5. În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. ■/■.04.2012, criteriul de atribuire stabilit fiind „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”.

Prin Decizia nr. ■/■.05.2012, Consiliul a admis cererea de suspendare formulată de SC ■ SRL și a dispus suspendarea procedurii de atribuire.

Față de înscrisurile depuse la dosarul cauzei, analizând contestația SC ■ SRL prin prisma prevederilor legale care guvernează materia achizițiilor publice, Consiliul constată următoarele:

Contestația nu este formulată în conformitate cu prevederile art. 270 al. 1 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare.

Ca urmare, Consiliul a solicitat contestatorului, în baza art. 270 al. 2 din OUG 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, prin adresa nr. ■/■.05.2012, precizarea, în termen de 2 zile a obiectului contestației.

Din raportul de transmitere email, a adresei Consiliului, aflată la dosarul cauzei, reiese că aceasta a fost primită de SC ■ SRL în 03.05.2012, iar până la data emiterii acestei decizii, contestatorul nu a înțeles să se conformeze și să transmită Consiliului precizările solicitate.

Consiliul apreciază că termenul care a curs de la 03.05.2012 (data primirii adresei nr. ■/03.05.2012 de către contestator), la 18.05.2012 (data emiterii prezentei decizii) este un termen rezonabil în interiorul căruia contestatorul ar fi avut posibilitatea să se conformeze solicitării CNSC, în situația în care ar fi stăruit în soluționarea contestației sale.

În condițiile în care autoarea contestației nu s-a conformat solicitării CNSC cuprinsă în adresa nr. ■/03.05.2012, Consiliul constată aplicabilitatea dispozițiilor art.270 al. 2 din ordonanță, care stipulează că: *„În situația în care Consiliul apreciază că în contestație nu sunt cuprinse*

*toate informațiile prevăzute la al. 1, va cere contestatorului ca, în termen de 5 zile de la înștiințarea prin care i se aduce la cunoștință această situație, acesta să completeze contestația. În cazul în care contestatorul nu se conformează obligației impuse de Consiliu, contestația va fi respinsă".*

Împotriva documentației de atribuire SC ■ SRL, SC ■ SRL, SC ■ SRL și SC ■ SRL au formulat contestațiile care formează obiectul dosarelor nr. ■, nr. ■, nr. ■ și nr. ■ din 2012.

Examinând susținerile părților, înscrisurile aflate la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul urmează a admite contestațiile depuse de SC ■ SRL, de SC ■ SRL și de SC ■ SRL, având în vedere următoarele considerente:

În primul rând, Consiliul constată faptul că, în general, contestatorii critică aceleași aspecte din cadrul documentației de atribuire, acestea urmând a fi analizate împreună.

Totodată Consiliul constată și faptul că criticile contestatorilor pot fi împărțite în două categorii mari, respectiv cele referitoare la „*Condiții tehnice eliminatorii*” din caietul de sarcini și cele referitoare la „*criteriul de atribuire*” din fișa de date a achiziției.

În ceea ce privește criticile contestatorilor referitoare la „*Condiții tehnice eliminatorii*”, Consiliul constată următoarele:

1. În condițiile în care sunt impuse atât dimensiunile autobuzelor cât și faptul că „podeaua să fie complet coborâtă pe întreaga suprafață a autobuzului” impunerea „caroseriei autopurtante” (monococă) este nu numai excesivă dar și nejustificată, deoarece este puțin probabil ca un autobuz având caroserie „pe șasiu” să satisfacă cumulat aceste cerințe impuse.

2. Referitor la *condiția tehnică eliminatorie* a cutiei de viteze automate cu **6+1 trepte**, Consiliul constată faptul că această soluție nu poate prezenta nici un avantaj, față de varianta 4+1 trepte, în condițiile în care în transportul urban folosirea treptelor 5 și 6 este posibilă numai în condițiile existenței unei sarcini utile minimale (autobuz gol) și deplasări pe tronsoane de drum unde viteza legală este mai mare de 60 km/h, situație evident nerelevantă în condiții de exploatare normală. Oricum, în aprecierea Consiliului, numai distribuția rapoartelor de transmisie pe fiecare treaptă de viteză, coroborate cu sarcina utilă reală existentă pot să aibă o influență reală asupra consumului specific de combustibil cât și asupra cuplului motor necesar deplasării, care au o reală influență asupra uzurii motorului.

3. În ceea ce privește impunerea „*parbrizului divizat vertical în două bucăți*” ca o *condiție tehnică eliminatorie*, în aprecierea Consiliului este restrictivă. Consiliul nu poate reține ca întemeiate susținerile autorității contractante referitoare la costurile de înlocuire a acestuia, deoarece evenimentele (accidentele) invocate nu pot fi considerate ca fiind „*condiții normale/uzuale de exploatare*”, mai mult, eventualele costuri suplimentare

la asigurarea CASCO, generate de frecvențele deteriorări nu pot fi folosite ca argumente reale, aceste cheltuieli suplimentare țin de in/eficiența managementului, respectiv de profesionalismul și disciplina conducătorilor auto.

4. În ceea ce privește impunerea condiției tehnice eliminatorie solicitată prin caietul de sarcini, la pct. 7, respectiv cerința ca ambele axe să fie produse de același producător, criticată de SC ■ SRL, Consiliul o apreciază ca fiind restrictivă, având în vedere faptul că nu există nici un argument real tehnic care să justifice această cerință, mai mult, în condițiile industriei moderne eficiente, majoritatea producătorilor apelează la mai mulți furnizori de componente/subansamble, chiar și în cazul aceluiași subansamblu.

Totodată, Consiliul constată că impunerea unei puteri nominale minime de 220 kW a motorului nu numai că este restrictivă dar nici nu are relevanță în dinamica autobuzelor fără luarea în considerare a sarcinii totale maxime. În opinia Consiliului, singurul parametru real ce se poate folosi în evaluarea dinamicii motoarelor este raportul puterii nominale la sarcina totală (kw/kg), care practic are o influență directă și la consumul specific de combustibil cât și asupra uzurii motorului.

În ceea ce privește criticile contestatorilor referitoare la „criteriul de atribuire” din fișa de date a achiziției Consiliul constată următoarele:

1. Factorul de evaluare nr. 3 - „*perioada de garanție*” așa cum a fost definit în cadrul punctului VI.3) din fișa de date a achiziției, respectiv formularea prin care se iau în considerare *ofertele cu garanția peste x luni și minim x km* sunt evident în contradicție cu practica producătorilor/furnizorilor care ofertează *un anumit termen de garanție sau un anumit număr de kilometri*. În opinia Consiliului, modul secvențial (așa cum a fost stabilită acordarea punctajului pentru acest factor de evaluare) ar pune în dificultate comisia de evaluare la o ofertă de genul 36 luni și/sau minim 350.000 km, deoarece ofertarea a 36 de luni ar conduce la acordarea a 3 pct., însă ofertarea a 350.000 km ar conduce la acordarea punctajului maxim de 5 pct.. Este evident faptul că avantajul real al autorității contractante constă în garantarea a mai mulți kilometri, iar acordare punctajului exclusiv pe nr. de km garantați, pentru perioada de garanție ofertată, face posibilă calcularea liniară a punctajului, prin aplicarea regulei de trei simple.

2. În ceea ce privește factorul de evaluare nr. 4, respectiv „*materialul caroseriei*”, criticat de contestatori, Consiliul reține următoarele:

- diferența mare de punctaj între caroseriile din oțel inoxidabil/aluminiu/compozit de fibră de sticlă (7 pct.) și caroseriile din oțel calitate superioară galvanizat pe ambele părți (numai 2 pct.) este total nejustificată în condițiile în care în caietul de sarcini s-a solicitat ca protecția anticorozivă „*să asigure o garanție de minim 8 ani pentru caroserie în ansamblu, fără operații de întreținere*”;

- totodată, Consiliul nu poate reține ca întemeiate susținerile autorității contractante referitoare la costurile de reparații, deoarece evenimentele (accidentele) invocate de acesta nu pot fi considerate ca fiind „*condiții normale/uzuale de exploatare*”, mai mult, eventualele costuri suplimentare la asigurarea CASCO, generate de frecvențele deteriorări nu pot fi folosite ca argumente reale, aceste cheltuieli suplimentare țin de in/eficiența managementului, respectiv de profesionalismul și disciplina conducătorilor auto;

- mai mult, argumentația tehnică a autorității contractante privitoare la costurile de reparații omite costurile de reparație/**înlocuire** a elementelor de caroserie din compozit de fibră de sticlă, evident mult mai mari ca în cazul oțelului galvanizat pe ambele părți. În același timp, se constată faptul că, contrar afirmațiilor autorității, în „*Nota privind justificarea factorilor de evaluare*” nr. ■/12.03.2012, în afara menționării importanței, nu există nici o **justificare** privitoare la acordarea punctajului pentru acest factor de evaluare.

3. În ceea ce privește factorul de evaluare nr. 5, respectiv „*material structura de rezistență*”, criticat de contestatori, Consiliul reține următoarele:

- ca și în cazul factorului de evaluare nr. 4, anterior examinat, se constată o diferență exagerat de mare de punctaj între structura de rezistență din „oțel inoxidabil/aluminiu” (8 pct.) și din „oțel de calitate superioară tratat prin cataforeză” (numai 3 pct.);

- de asemenea, Consiliul nu poate reține ca întemeiate susținerile autorității contractante referitoare la costurile de reparații, deoarece în cazul structurii de rezistență reparațiile trebuie să vizeze în primul rând refacerea la cote originale a acesteia cât și siguranța în exploatare și numai pe plan secundar apar cheltuielile aferente protecției anticorozive;

- eventualele costuri suplimentare la asigurarea CASCO, generate de frecvențele deteriorări nu pot fi folosite ca argumente reale, aceste cheltuieli suplimentare țin de in/eficiența managementului, respectiv de profesionalismul și disciplina conducătorilor auto;

- mai mult, contrar afirmațiilor autorității contractante, în „*Nota privind justificarea factorilor de evaluare*” nr. ■/12.03.2012, în afara menționării importanței, nu există nici o **justificare** privitoare la acordarea punctajului pentru acest factor de evaluare.

4. În ceea ce privește factorul de evaluare nr. 6, respectiv „*capacitatea cilindrică motor*”, criticat de contestatori, Consiliul reține următoarele:

- în opinia Consiliului, *capacitatea cilindrică motor* nici nu are relevanță în dinamica autobuzelor fără luarea în considerare a celorlalte elemente (putere/consum specific/sarcină), astfel modalitatea de punctare impusă la acest factor de evaluare are ca efect *distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică* ;

- în opinia Consiliului, singurul parametru real ce se poate folosi în evaluarea dinamicii motoarelor este raportul puterii nominale la sarcina totală (kw/kg), care practic are o influență directă și la consumul specific de combustibil cât și asupra uzurii motorului și poate furniza un avantaj real pentru autoritatea contractantă.

- mai mult, argumentația tehnică a autorității contractante privitoare la importanța factorului de evaluare *capacitatea cilindrică motor* nu este în concordanță cu „Nota privind justificarea factorilor de evaluare” nr. ■/12.03.2012, în afara menționării importanței, nu există nici o **justificare** privitoare acordarea punctajului la acest factor de evaluare.

Având în vedere cele mai sus reținute, Consiliul constată faptul că prin impunerea factorilor de evaluare examinați, autoritatea contractantă nu a respectat dispozițiile art. 15 al. 2 lit. b, al. 3 și 4 din HG 925/2006, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora „(2) *Atunci când stabilește factorii de evaluare a ofertelor, autoritatea contractantă nu are dreptul de a utiliza factori care: (...) b) nu reflectă un avantaj real și evident pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv. (3) Ponderea stabilită pentru fiecare factor de evaluare nu trebuie să conducă la distorsionarea rezultatului aplicării procedurii pentru atribuirea contractului de achiziție publică. Pentru fiecare factor de evaluare autoritatea contractantă are obligația de a stabili o pondere care să reflecte în mod corect: a) importanța caracteristicii tehnice/ funcționale considerate a reprezenta un avantaj calitativ ce poate fi punctat; sau b) cuantumul valoric al avantajelor de natură financiară pe care ofertanții le pot oferi prin asumarea unor angajamente suplimentare în raport cu cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini. (4) 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 ceea ce privește critica contestatorului SC ■ SRL privitoare la nelegalitatea criteriului de calificare și selecție menționat la primul punct de la paragraful III.2.1.B) *Capacitatea de exercitare a activității profesionale*, respectiv faptul că trebuie să fie „incluse mențiuni cu privire la aplicarea Legii 85/2006 privind procedura insolvenței și cu privire la suspendarea temporară a activității, operantă în perioada de depunere a ofertelor și/sau de executare a contractului”, Consiliul o constată ca fiind justificată având în vedere faptul că potrivit dispozițiilor art. 181 al. 1 lit. a din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, „Autoritatea contractantă **are dreptul de a exclude** dintr-o procedură pentru atribuirea contractului de achiziție publică orice ofertant/candidat care se află în oricare dintre următoarele situații: a) **a intrat în faliment ca urmare a hotărârii pronunțate de judecătorul-sindic**”.

Prin urmare, constatând faptul că stabilirea unor factori de evaluare are un caracter nelegal și având în vedere dispozițiile art. 199 al. 5 din



OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora *„Orice modificare și/sau completare a factorilor de evaluare precizați conform al. 3 conduce la anularea procedurii de atribuire”*, Consiliul constată faptul că remedierea documentației de atribuire nu mai este posibilă și se impune anularea procedurii în cauză.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul art. 270 al. 2 din OUG 34/2006, Consiliul va respinge contestația formulată de SC ■ SRL în contradictoriu cu ■.

În temeiul dispozițiilor art. 278 al. 2 și 6 din OUG 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite contestațiile formulate de SC ■ SRL, de SC ■ SRL și de SC ■ SRL în contradictoriu cu ■ și va dispune anularea procedurii de atribuire.

**PREȘEDINTE COMPLET**

■

**MEMBRU COMPLET**

■

**MEMBRU COMPLET**

■

Redactată în 7 (șapte) exemplare originale, conține 41 (patruzeci și unu) pagini