



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

... Str. Stavropoleos, nr.6 sector 3, România, CP 030084, CIF 20329980,
Tel. +4 021 3104641, Fax. +4 021 3104642, +4 021 8900745, www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 266 din OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. /

Data: ...

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, datată ... înregistrată la C.N.S.C. cu nr. ... din ... depusă de către ... cu sediul în ..., și sediul procesual ales la ... în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. ... având C.I.F. RO ... reprezentată convențional prin avocat ... din cadrul ..., împotriva documentației de atribuire, elaborată de către ... cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului de achiziție publică de furnizare în leasing având ca obiect „Achiziție autobuze noi”, coduri CPV 45232420-2 - 34121400-5 - Autobuze cu podea joasă (Rev.2), 66114000-2 - Servicii de leasing financiar (Rev.2), se solicită anularea procedurii de atribuire, în temeiul art. 278 coroborat cu art. 199 alin. 5 din O.U.G. nr. 34/2006, constituindu-se dosarul nr. ...

Pe rolul Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor a fost înregistrată cu nr. ... din ... contestația fără număr de înregistrare la emitent, datată ... depusă de către ... cu sediul în ... înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. ... având C.I.F. RO ... reprezentată legal prin director general ... împotriva aceleiași documentații de atribuire, elaborată de autoritatea contractantă, ... în cadrul procedurii de atribuire susmenționată, solicitându-se, în principal, constatarea imposibilității luării de măsuri corective și de remediere a procedurii și anulare a procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu art. 209 alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006, și, în secundar, în situația în care nu se admite cererea de anulare a procedurii de atribuire, se solicită obligarea autorității contractante de a aduce remedieri documentației de atribuire și de a adopta măsuri pentru

respectarea principiilor prevăzute la art. 2 din O.U.G. nr. 34/2006, constituindu-se dosarul nr. .../2013. În aplicarea dispozițiilor art. 273 alin. 1 din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, conform cărora contestațiile formulate în cadrul aceleiași proceduri de atribuire vor fi conexe pentru a se pronunța o soluție unitară, Consiliul conexează dosarele susmenționate, iar contestațiile vor fi soluționate în cadrul dosarului nr. ...

În baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Admite contestația depusă de către ..., cu sediul în ..., în contradictoriu cu ... cu sediul în ... și dispune remedierea documentației de atribuire sub aspectul reținut în motivare, în termen de 11 zile de la primirea deciziei, cu publicarea măsurii respective în SEAP.

Respinge, ca nefondată, contestația depusă de către ... cu sediul în ... în contradictoriu cu ... cu sediul în ...

Respinge, ca rămasă fără obiect, cererea de suspendare a procedurii de atribuire, formulată de către ...

Dispune continuarea procedurii de atribuire.

Obligatorie.

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:

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, datată ... înregistrată la C.N.S.C. cu nr. ... din critică documentația de atribuire, elaborată de către ... în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului de achiziție publică de furnizare în leasing având ca obiect „Achiziție autobuze noi”.

Criticile contestatorului vizează motive de netemeinicie și nelegalitate în ceea ce privește următoarele:

- modul de livrare a autobuzelor ce fac obiectul contractului;
- cerința tehnică obligatorie de dotare a autobuzelor cu rezervor combustibil din materiale rezistente la coroziune, cu capacitate minimă de 300 l;
- stabilirea factorilor de evaluare „structura de siguranță a caroseriei” și „perioada de garanție a autobuzelor” precum și punctajul aferent acestora;
- existența unor clauze considerate nescrise în documentația de atribuire.

... solicită, în considerarea motivelor expuse în cuprinsul contestației, admiterea contestației astfel cum a fost formulată și anularea procedurii de atribuire, în temeiul art. 199 alin. 5 coroborat cu art. 278 din O.U.G. nr. 34/2006, având în vedere că, urmare a constatării nelegalității cerințelor caietului de sarcini nu poate fi adoptată o altă măsura de remediere, fiind aplicabile dispozițiile art. 199 alin. 5 din O.U.G. nr. 34/2006.

În opinia contestatorului, unele elemente ale caietului de sarcini contravin prevederilor art. 2 alin. 2, art. 17, art. 35 alin. 2 din O.U.G. nr. 34/2006 și art. 15 din H.G. nr. 925/2006.

Referitor la stabilirea modului de livrare a autobuzelor ce fac obiectul contractului, respectiv a prevederii de la art. X al caietului de sarcini, conform căruia un lot de 20 de autobuze va fi livrat în termen de maximum 30 de zile de la intrarea în vigoare a contractului, iar diferența de 30 de autobuze urmează a fi livrată în maximum 2 tranșe a câte 15 autobuze, contestatorul arată că termenul de livrare a primului lot de 20 de autobuze este nerealist, raportat la specificul bunurilor care fac obiectul contractului.

În contestație se susține că această cerință este de natură să restrângă participarea la procedură și încalcă principiul nediscriminării prevăzut de O.U.G. nr. 34/2006, în contextul în care autobuzele destinate transportului urban de călători se realizează la comandă, iar durata construcției și adaptării acestora la specificațiile cumpărătorului este de câteva luni.

Se subliniază că acest termen de 30 de zile este o cerință atipică, care nu se regăsește în mod uzual în prevederile caietelor de sarcini pentru achiziția de autobuze destinate transportului urban de călători.

În contestație se subliniază că respectarea termenului de maximum 30 de zile de la intrarea în vigoare a contractului de achiziție publică ar influența negativ raportul calitate/preț, ceea ar contraveni intereselor autorității contractante, care va achiziționa autobuzele de la o societate care deja are disponibile la data încheierii contractului cel puțin 20 de autobuze.

În opinia contestatorului, o astfel de clauză nu se poate justifica rezonabil prin necesitatea celerității livrării autobuzelor, cauzată de lucrările de reabilitare a liniei de tramvai din ...

... susține că respectiva cerință induce ideea participării la procedură a unui anumit furnizor, care are deja în stoc 20 de autobuze pe care le poate livra în termen de maximum 30 de zile de la intrarea în vigoare a contractului, încălcându-se principiile tratamentului egal și nediscriminării prevăzute în O.U.G. 34/2006.

Contestatorul formulează critici și cu privire la cerința tehnică obligatorie de dotare a autobuzelor cu rezervor de combustibil din materiale rezistente la coroziune, cu capacitate minimă de 300 l, prevăzută la capitolul II „Condiții tehnice eliminatorii” punctul 18 din caietul de sarcini, cerință despre care susține că este vădit nejustificată și

contrară intereselor autorității contractante, încălcând astfel prevederile O.U.G. nr. 34/2006.

Invocând prevederile cap. VI „Servicii post vânzare”, subcapitolul VI.5 „Remediarea defecțiunilor în perioada de garanție”, din caietul de sarcini, conform cărora se prevede garantarea funcționării fără defecțiuni a autobuzului minim 60 de luni sau 300.000 km de la data punerii în exploatare, cu un parcurs mediu anual de 60.000 km/autobuz/an, contestatorul calculează un parcurs mediu zilnic de 165 km/autobuz/zi, pentru care este necesară folosirea a maximum 75 l de combustibil, de natura a permite alimentarea zilnică a autobuzelor cu combustibil.

Față de cele de mai sus, contestatorul susține că impunerea cerinței de dotare a autobuzelor cu un rezervor cu capacitate minimă de 300 l apare ca inutilă și nerealistă.

În contestație se menționează că supradimensionarea nejustificată a rezervorului de combustibil contravine chiar intereselor autorității contractante, în condițiile în care un rezervor mai mare este implicit mai greu și va conduce la un consum suplimentar de combustibil.

Se învederează că această cerință conduce la nerespectarea principiilor nediscriminării și tratamentului egal, în condițiile în care un singur furnizor de autobuze ce acționează pe piața din România echipează autobuzele sale cu rezervoare de astfel de capacitate, în timp ce marea majoritatea furnizorilor de astfel de vehicule oferă rezervoare de maximum 280 l.

... aduce critici și cu privire la factorii de evaluare.

Astfel, contestatorul susține că factorul de evaluare „structura de siguranță a caroseriei”, în cadrul căruia structura de siguranță a caroseriei din țevi rectangulare și/sau profile din inox și/sau tevi rectangulare și/sau profile din aluminiu se punctează cu 5 puncte, iar structura de siguranță a caroseriei din țevi rectangulare și/sau profile din oțel carbon pentru structuri metalice protejat anticoroziv prin cataforeză sau zincare la cald se punctează cu 0 puncte, nu reflectă un avantaj real și evident pentru autoritatea contractantă, în măsura în care, atât caroseria din inox, din aluminiu sau din oțel carbon pentru structuri metalice protejat anticoroziv prin cataforeză sau zincare la cald asigură o bună protecție anticorozivă, pentru întreaga durată de funcționare a autovehiculelor. Contestatorul susține că nu există vreo dovadă că inoxul și aluminiul ar oferi o protecție anticorosivă superioară celei oferite de oțelul carbon.

În acest sens, se invocă prevederile cap. IV „Caracteristici tehnice generale și cerințe funcționale ale agregatelor, subansamblelor și ale componentelor”, subcapitolul IV.I „Caroseria” și cap. VI „Servicii post vânzare”, subcapitolul VI.5 „Remediarea defecțiunilor în perioada de garanție”, conform cărora, indiferent de tipul materialului folosit pentru caroserie, aceasta trebuie să fie garantată împotriva oricărei fisurări, deformări, ruperi sau corозиuni, astfel că nu există justificare sau avantaj real pentru autoritatea contractantă de a stabili factorul de evaluare, așa cum s-a arătat.

Contestatorul susține că nu există vreo justificare de natura tehnică sau economică pentru modul total nelegal, raportat la prevederile art. 15 din H.G. nr. 925/2006, de punctare a materialului folosit pentru caroserie, ceea ce va conduce la distorsionarea rezultatului procedurii, creând un avantaj nejustificat acelor vehicule care vor avea caroseria din inox sau aluminiu.

În opinia contestatorului, această punctare diferită a tipul materialului din care este confecționată caroseria contravine și principiului eficienței utilizării fondurilor publice, prevăzut la art. 2 alin. (2) lit. f) din O.U.G. nr. 34/2006.

Ca jurisprudență se invocă Decizia C.N.S.C. nr. 1005/C11/915;943 din 18.04.2013.

Contestatorul critică și modul arbitrar de atribuire a numărului de puncte pentru acest factor de evaluare, respectiv 5 puncte și 0 puncte, fără corelarea acestor punctaje cu avantaje economice reale, creându-se premisa ca unui ofertant să i se atribuie contractul chiar în condițiile în care prețul ofertei acestuia ar fi cu 86.258,90 lei, respectiv aproximativ 19.000, euro, mai mare decât următorul preț oferit, exclusiv în baza faptul ca oferă structura de rezistență a caroseriei din inox sau aluminiu.

În contestație se formulează critici și cu privire la factorul de evaluare „perioada de garanție a autobuzelor”, care prevede punctarea perioadei de garanție, exprimată în luni, și exclude punctarea perioadei de garanție, exprimată în numărul de km, susținându-se că nici acest factor de evaluare nu reflectă un avantaj real și evident pentru autoritatea contractantă.

Invocând prevederile cap. VI „Servici post vânzare” subcapitolul VI.5 „Remediarea defecțiunilor în perioada de garanție”, din caietul de sarcini, prezentate anterior, contestatorul susține că o opțiune logică și pertinentă ar fi fost punctarea lungimii perioadei de garanție, exprimate în numărul de km, sau o punctare combinată a celor doi factori (nr. de luni și nr. de km).

Se susține că, raportat la prevederile art. 15 din H.G. nr. 925/2006, nu există justificare de natură tehnică sau economică pentru modul total nelegal în care a fost stabilit acest factor de evaluare și se exemplifică prin aceea că un ofertant care oferă o garanție de 120 luni sau maxim 100.000 km va fi net avantajat față de un participant care oferă o garanție de 60 luni sau maxim 300.000 km.

În opinia contestatorului, acest factor de evaluare duce la nerespectarea principiului utilizării eficiente a fondurilor publice, având în vedere că stabilirea unor factori de evaluare nerelevanți și modul de punctare a acestora creează premisele și conferă posibilitatea ofertării unor prețuri mai mari și, implicit, a achiziționării unor produse cu un preț sporit în mod nejustificat.

Ultima critică din contestație se referă la existența unor clauze nescrise în documentația de atribuire.

Invocând prevederile art. 33 alin. (3) și (4) din O.U.G. nr. 94/2006, contestatorul susține că o serie de cerințe și criterii de calificare și

selecție, respectiv termenul de livrare pentru primul lot de autobuze, capacitatea minimă a rezervorului, materialul utilizat în realizarea structurii de rezistență a caroseriei, prevăzute în caietul de sarcini, nu au fost preluate ca atare în fișa de date a achiziției.

Pentru motivele expuse mai sus, ... solicită admiterea contestației așa cum a fost formulată și anularea procedurii de atribuire, în temeiul art. 278 coroborat cu art. 199 alin. 5 din O.U.G. nr. 34/2006.

În drept, contestația se întemeiază pe dispozițiile art. 255 și urm. din O.U.G. nr. 34/2006 și pe celelalte prevederi legale menționate mai sus.

Ca mijloace de probă, se invocă înscrisurile din dosarul achiziției publice.

Pe rolul Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor a fost înregistrată cu nr. ... din ... contestația fără număr de înregistrare la emitent, datată ... depusă de către ... împotriva aceleiași documentații de atribuire, elaborată de autoritatea contractantă, ... în cadrul procedurii de atribuire în cauză, solicitându-se, în principal, constatarea imposibilității luării de măsuri corective și de remediere a procedurii și anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu art. 209 alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006, și, în secundar, în situația în care nu se admite cererea de anulare a procedurii de atribuire, se solicită obligarea autorității contractante de a aduce remedieri documentației de atribuire și de a adopta măsuri pentru respectarea principiilor prevăzute la art. 2 din O.U.G. nr. 34/2006.

În opinia acestui contestator, anunțul de participare și documentația de atribuire conțin măsuri și prevederi nelegale de natură a-l prejudicia.

Prima critică a contestatorului se referă la lipsa precizării complete a factorilor de evaluare în anunțul de participare.

În acest sens, contestatorul arată că, în anunțul de participare, sunt prevăzuți 3 factori de evaluare, și anume: caracteristici tehnice și funcționale, termen de garanție și termen de livrare, iar, în documentul „Factori de evaluare și algoritmul de calcul”, sunt prevăzuți 4 factori de evaluare, și anume: impactul operațional energetic și mediu pe durata de exploatare de 800.000 km conform O.U.G. nr. 40/2011 (exprimat în euro), structura de siguranță a caroseriei, perioada de garanție a autobuzelor și termen de livrare (pentru diferența de 30 de autobuze), numai 2 dintre aceștia regăsindu-se în ambele documente, caz în care devin aplicabile prevederile art. 33 alin. 4 din O.U.G. nr. 34/2006. Contestatorul susține că autoritatea contractantă nu a respectat prevederile art. 199 alin. 3 din O.U.G. nr. 34/2006, pentru motivul semnalat mai sus și prin faptul că în anunțul de participare nu a precizat ponderile pentru fiecare factor de evaluare.

În opinia contestatorului, factorii de evaluare „impact operațional energetic și mediu pe durata de exploatare de 800.000 km conform O.U.G. nr. 40/20.04.2011 (exprimat în euro)” și „structura de siguranță a caroseriei”, reprezintă clauze nescrise, și nu pot fi luați în considerare în

aplicarea criteriului de atribuire „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”.

Menționând că punctajul maxim total pentru cei doi factori de evaluare este de 15 puncte, conform prevederilor art. 33 alin. 4 din O.U.G. nr. 34/2006, aceste 15 puncte nu pot fi redistribuite factorilor de evaluare rămași, și nici punctajul maxim de 100 puncte nu poate fi modificat, neexistând o astfel de prevedere legală.

În contestație se subliniază că o eventuală modificare și/sau completare a factorilor de evaluare și a ponderilor acestora atrage anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 199 alin. 5 din O.U.G. nr. 34/2006, iar lipsa modificării și/sau completării factorilor de evaluare și a ponderilor acestora conduce la inaplicabilitatea criteriului de atribuire.

... precizează că, soluționând contestația, Consiliul nu va putea dispune modificarea și/sau completarea factorilor de evaluare și a ponderilor acestora ca o măsură corectivă/de remediere, deoarece orice astfel de modificare și/sau completare ar conduce la anularea procedurii, în conformitate cu prevederile art. 199 alin. 5 și art. 209 alin. 1 lit. c) și alin. 4 lit. a) din O.U.G. nr. 34/2006;

Contestatorul învederează că, urmare a încălcării, de către autoritatea contractantă, a dispozițiilor art. 199 alin. 3 din O.U.G. nr. 34/2006 și ținând seama de prevederile art. 199 alin. 5 și art. 209 alin. 1 lit. c) și alin. 4 lit. a) din O.U.G. nr. 34/2006, este imposibilă luarea oricăror măsuri corective/de remediere, impunându-se anularea acesteia, în temeiul art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006.

Pentru toate motivele de mai sus, ... solicită Consiliului să constate existența clauzelor nescrise în ceea ce privește factorii de evaluare, să constate că nu pot fi luate măsuri de remediere privind modificarea/completarea factorilor de evaluare și a ponderilor acestora, să constate imposibilitatea aplicării criteriului de atribuire „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic” în condițiile existente și să dispună anularea procedurii de atribuire în conformitate cu prevederile art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006 ca urmare a imposibilității de a fi luate măsuri corective și de remediere cu privire la factorii de evaluare și ponderile acestora.

Contestatorul susține că termenul de livrare de 30 de zile de la data încheierii contractului, stabilit pentru 20 de autobuze, și factorul de evaluare „termen de livrare”, aplicabil pentru diferența de 30 de autobuze, conform căruia este permis un termen de livrare de până la 150 zile de la data încheierii contractului, reprezintă motive de anulare a procedurii.

În opinia contestatorului, este nelegală prevederea conform căreia factorul de evaluare „termen de livrare” va fi aplicat numai pentru 30 de autobuze, a căror livrare se poate efectua într-un termen de până la 150 de zile, însă nu și pentru diferența de 20 de autobuze, pentru care se prevede livrare în maximum 30 de zile.

Contestatorul învederează că perioada dintre lansarea comenzii și livrarea autobuzelor este, în medie, de 60-90 de zile, iar operatorii economici nu își pot asuma riscul de a comanda producătorilor un număr de 20 de autobuze la momentul ofertării, când nu cunoaște rezultatul procedurii.

Se subliniază că, chiar dacă operatorii economici vor putea oferi și livra un model de autobuz care să îndeplinească cerințele caietului de sarcini, se vor afla în fața impedimentului termenului de livrare de 30 de zile pentru primele 20 de autobuze.

În contestație se susține că cerința în cauză încalcă scopul promovării concurenței între operatorii economici și principiul utilizării eficiente a fondurilor publice. În opinia contestatorului, termenul de livrare de 30 de zile ar fi trebuit să vizeze toate cele 50 de autobuze și acest factor de evaluare ar fi trebuit să fie cel mai bine punctat factor de evaluare.

Invocând prevederile de la pag. 3 din documentul „Factori de evaluare și algoritmul de calcul” și din caietul de sarcini, contestatorul subliniază că termenul de livrare ar trebui aplicat de două ori în cadrul aceluiași factor de evaluare, respectiv o dată pentru tranșa de autobuze ce va fi livrată cu depășirea termenului de 30 de zile de la încheierea contractului și până la primul termen de livrare posibil, și a doua oară pentru diferența de autobuze ce vor fi livrate mai târziu decât prima tranșă, dar nu mai târziu de 150 de zile de la încheierea contractului. În contestație se critică faptul că, pentru factorul de evaluare „termen de livrare”, nu sunt însumate punctajele pentru termenul de livrare pentru cele două tranșe de autobuze.

Față de cele semnalate mai sus, ... solicită Consiliului să constate următoarele:

- cerința conform căreia 20 de autobuze urmează a fi livrate în maximum 30 de zile de la încheierea contractului este nelegală și de natură a-i prejudicia interesele, ca fiind o cerință de natură a limita concurența și care încalcă principiul utilizării eficiente a fondurilor publice;
- factorul de evaluare „termen de livrare” pentru un număr de doar 30 de autobuze este nelegal și de natură a-i prejudicia interesele;
- nu pot fi luate măsuri de remediere privind modificarea factorilor de evaluare;

Solicită, totodată, anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006, ca urmare a imposibilității de a fi luate măsuri corective și de remediere a factorilor de evaluare și ca urmare a încălcării art. 2 din O.U.G. nr. 34/2006.

Contestatorul critică modalitatea diferită de punctare a factorilor de evaluare pentru care s-au alocat 40 de puncte, susținând că aceasta reprezintă un motiv de anulare a procedurii de atribuire.

În opinia contestatorului, ponderea factorilor de evaluare a fost făcută fără a exista vreo motivare. În acest sens, contestatorul arată că, fără vreo susținere legală, factorilor de evaluare reprezentând

caracteristici tehnice și funcționale li s-au alocat punctaje diferite, în intervalul 5 – 20, fiind mai bine punctat, respectiv cu 20 de puncte, factorul de evaluare „termen de livrare” pentru diferența de 30 de autobuze, considerat a fi mai important decât factorul de evaluare „impact operațional energetic și mediu pe durata de exploatare de 800.000 km conform O.U.G. nr. 40/20.04.2011 (exprimat în euro)” punctat cu maxim 10 puncte și mai important decât factorii de evaluare „structura de siguranță a caroseriei” și „perioada de garanție a autobuzelor”, punctate cu maximum 5 puncte.

Contestatorul susține că acest mod de alocare a punctajului pentru cei 4 factori de evaluare este nelegală, de natură a-i prejudicia interesele, respectiv de a distorsiona concurența, având ca scop favorizarea unui anumit operator economic, încălcându-se prevederile art. 15 alin. 2-4 din H.G. nr. 925/2006:

În conformitate cu prevederile art. 199 alin. 5 și art. 209 alin. 1 lit. c) și alin. 4 lit. a) din O.U.G. nr. 34/2006, arată contestatorul, nu este posibilă modificarea și/sau completarea factorilor de evaluare și/sau a ponderilor acestora, astfel că se impune anularea procedurii de atribuire.

Pentru aceste motive, ... solicită Consiliului să constate ca autoritatea contractantă nu a respectat prevederile art. 15 alin. 3 și 4 din H.G. nr. 925/2006, nu pot fi luate măsuri de remediere în ceea ce privește modificarea/completarea factorilor de evaluare și a ponderilor acestora, imposibilitatea aplicării criteriului de atribuire „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic” și să dispună anularea procedurii de atribuire, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006.

Contestatorul susține că împărțirea valorii estimate în cost pentru autobuze și cost pentru leasing financiar încalcă scopul O.U.G. nr. 34/2006 privind promovarea concurenței între operatorii economici, restrânge participarea la procedură și încalcă prevederile O.U.G. nr. 34/2006 în ceea ce privește modalitatea de estimare a valorii viitorului contract, motiv pentru care solicită menținerea valorii estimate totale și eliminarea din documentația de atribuire și din anunțul de participare a mențiunilor: „din care: - 37.825.000 lei, reprezentând valoarea estimată a autobuzelor; - 13.930.337,81 lei, reprezentând costul estimat leasingului financiar (taxe și comisioane plătibile pe perioada leasingului financiar”.

În opinia contestatorului, pe lângă faptul că este nelegală, o astfel de împărțire a valorii estimate în două tipuri de costuri este și de natură a restrânge concurența, valoarea alocată costurilor de leasing fiind insuficientă.

Contestatorul subliniază că alcătuirea unei oferte de preț reprezintă o libertate a ofertantului, susținând că este nelegală, abuzivă, restrictivă și fără justificare legală sau implicații favorabile pentru autoritatea contractanta, motiv pentru care solicită eliminarea acesteia.

Invocând prevederile art. 2 alin. 1 și 2 din O.U.G. nr. 34/2006, ... solicită obligarea autorității contractante de a elimina, din anunțul de

participare și din documentația de atribuire, împărțirea valorii estimate în cele 2 componente.

Este nelegală și de natură a-i prejudicia interesele, se mai arată de către contestator, prevederea de la pct. III.2.3 din anunțul de participare și din fișa de date a achiziției, cu referire la experiența similară, conform careia doar pentru „cazul în care beneficiarul este un client privat și din motive obiective operatorul economic nu are posibilitatea obținerii unei certificări/confirmări din partea acestuia, demonstrarea livrărilor de produse se realizează printr-o declarație a operatorului economic”.

În opinia contestatorului, prin diferențierea între cazul când beneficiarul este client privat și cazul când acesta este o autoritate contractantă, ... a creat un filtru nelegal, permițând demonstrarea principalelor livrări de produse prin prezentarea unei declarații pe proprie răspundere a ofertantului, doar pentru cazul în care acesta nu ar putea obține certificare/confirmare de la beneficiarul privat, nu și când beneficiarul este autoritate contractantă, ceea ce încalcă prevederile art. 2 din O.U.G. nr. 34/2006, motiv pentru care ... solicită obligarea autorității contractante de a înlocui, în anunțul de participare și în documentația de atribuire, cerința „în cazul în care beneficiarul este un client privat și, din motive obiective, operatorul economic nu are posibilitatea obținerii unei certificări/confirmări din partea acestuia, demonstrarea livrărilor de produse se realizează printr-o declarație a operatorului economic” cu cerința „în cazul în care din motive obiective, operatorul economic nu are posibilitatea obținerii unei certificări/confirmări din partea beneficiarului, demonstrarea livrărilor de produse se realizează printr-o declarație a operatorului economic”.

Precizând că Formularul Anexa 44 - Model Acord de asociere, din documentația de atribuire, este, în fapt, un model de asociere în participațiune, care prevede, printre altele, contribuția financiară a fiecăreia dintre părți, model care, prin conținutul său, prejudiciază dreptul asociaților de a negocia clauzele acordului de asociere și care prevede posibilitatea încetării asociației în cazul denunțării unilaterale a contractului de asociere de către unul dintre asociați, deci asociații vor depune ofertă comună, dar nu vor mai fi ținuți de obligațiile lor, contestatorul susține că acesta este nelegal și fără implicații favorabile pentru autoritatea contractanta, fiind de natură a prejudicia interesele comerciale ale ... Pentru cele prezentate, contestatorul solicită obligarea autorității contractante de a elimina, din documentația de atribuire, Formularul Anexa 44 - Model Acord de asociere și de a aduce la cunoștința tuturor potențialilor ofertanți obligativitatea depunerii unui acord de asociere care să respecte legislația în materie, fără exprimarea unor eventuale procente de participare/contribuții/repartizări de beneficii sau pierderi.

De asemenea, contestatorul critică, susținând că este nelegală, cerința de la pct.VI.3 din fișa de date a achiziției ca asociații să își asume obligatoriu răspunderea solidară pentru execuția contractului, și arată că, în cazul unei asocieri dintre furnizor și o societate de leasing, unul din

asociați va trebui să răspundă pentru transportul bunurilor, livrare, calitate, service, revizii (ș.a.), iar societatea de leasing să răspundă de finanțarea în leasing a bunurilor către autoritatea contractantă.

În acest sens, se menționează că legislația privind leasingul exonerează societatea de leasing de a răspunde în fața utilizatorului pentru reclamațiile privind transportul bunurilor, livrare, calitate, asistenta tehnică, service în garanție și post-garanție, utilizatorul având drept de acțiune directă asupra furnizorului.

Pentru aceste motive, ... solicită obligarea autorității contractante de a elimina cerința prevăzută la pct. VI.3 din fișa de date a achiziției, conform căreia în cazul unei oferte depuse de o asocieră acordul de asocieră să includă, obligatoriu, și clauze conform cărora toți asociații își asumă răspunderea solidară pentru execuția contractului și că liderul asociației este responsabil pentru execuția contractului, inclusiv plățile, precum și obligarea autorității contractante de a aduce la cunoștința tuturor operatorilor economici că în acordul de asocieră nu vor prevedea răspundere solidară.

Contestatorul solicită Consiliului să constate existența unor abateri grave de la prevederile legislative care afectează procedura de atribuire, iar în baza art. 209 alin. 1 lit. c) coroborat cu alin. 4 lit. b) din O.U.G. nr. 34/2006, anularea procedurii de atribuire ca urmare a imposibilității de a fi luate măsuri corective și de remediere cu privire la factorii de evaluare și ponderile acestora.

Se apreciază, de către contestator, că în situația în care procedura de atribuire nu ar fi anulată, ar reprezenta un precedent periculos în piață și ar valida practicile nelegale ale unei autorități contractante.

Având în vedere valoarea estimată a contractului, de 51.755.337,81 lei, fără TVA și numărul mare de 50 autobuze solicitat, ... arată că în situația deschiderii ofertelor, în data ..., ar fi grav prejudiciați, iar eventualele măsuri de remediere ce s-ar putea lua în urma soluționării contestației sale ar crea dificultăți autorității contractante, care s-ar afla în situația de fi deschis deja, și nu s-ar putea repune în situația de dinaintea deschiderii ofertelor, sau s-ar putea repune cu mare greutate. Contestatorul subliniază că, în situația admiterii, anterior datei de depunere a ofertelor, a cererii sale de suspendare a procedurii, eventualele măsuri ce s-ar dispune în urma soluționării contestației, n-ar fi de natură să creeze prejudicii, ci ar conduce la o deplină transparență și legalitate a procedurii de atribuire.

Față de cele de mai sus și de faptul că apare evident prejudiciul pe care l-ar putea suferi în cazul în care autoritatea contractantă ar proceda la continuarea procedurii prin primirea ofertelor și prin emiterea unor noi acte în legătură cu procedura de atribuire, pentru a asigura și proteja interesele sale comerciale, ... solicită suspendarea de urgență a procedurii până la soluționarea contestației.

Contestatorul solicită ca, în conformitate cu prevederile art. 278 alin. 3 din O.U.G. nr. 34/2006, Consiliul să constate că, în cadrul procedurii de atribuire, există acte ale autorității contractante care încalcă

grav prevederile O.U.G. nr. 34/2006, și principiile ce guvernează achizițiile publice prevăzute la art. 2 din actul normativ menționat și să sesizeze Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice și Unitatea pentru Coordonarea și Verificarea Achizițiilor Publice din cadrul Ministerului Finanțelor Publice, transmițând toate datele/documentele relevante precum și contestația și actele ce o însoțesc.

În drept, sunt invocate prevederile art. 255 și urm. din O.U.G. nr. 34/2006.

În probațiune au fost depuse, în copie, următoarele înscrisuri: anunțul de participare și documentația de atribuire.

Cu adresa fără număr de înregistrare la emitent, datată 30.08.2013, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 29067 din 30.08.2013, ... a formulat, în temeiul dispozițiilor art. 275 alin. 6 din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările ulterioare, „note scrise”, ca urmare a punctului de vedere al autorității contractante, solicitând respingerea argumentelor autorității contractante.

Referitor la stabilirea modului de livrare a autobuzelor ce fac obiectul contractului, contestatorul învederează că autoritatea contractantă justifică în mod discordant necesitatea livrării urgente, în termen de 30 de zile, a unui prim lot de 20 de autobuze, respectiv în documentația de atribuire și în punctul de vedere prin diminuarea capacității de transport ca urmare a opririi circulației tramvaiului pentru reabilitarea caii de rulare, iar, în nota de fundamentare nr. 103575 din 15.07.2013, care a stat la baza aprobării Hotărârii Consiliului Local nr. 403/2013 privind rectificarea bugetului de venituri și cheltuieli, prin necesitatea înlocuirii cât mai multor autobuze din parcul auto îmbătrânit cu care se desfășoară serviciul de transport public.

În opinia contestatorului, „nevoia stringentă”, invocată de autoritatea contractantă, putea fi suplinită prin planificarea corectă a achiziției sau prin soluția provizorie a închirierii de mijloace auto pe termen scurt, însă autoritatea contractantă a ales să sacrifice calitatea și prețul competitiv al investiției de care cetățenii să beneficieze cel puțin 15 ani, pentru o „nevoie stringentă” cu o durată de 2 luni.

Contestatorul combate afirmația autorității contractante, conform căreia producătorii de autobuze au un stoc necesar vânzărilor curente, precizând că autobuzele urbane sunt puternic personalizate în funcție de necesitățile fiecărui utilizator în parte, care merg până la detalii ce nu pot fi anticipate de producători, motiv pentru care, în toată Europa, procedurile de atribuire prevăd un termen rezonabil în care producătorii să poată realiza autobuzele, în conformitate cu cerințele specifice autorității contractante respective.

Invocă și condițiile actuale de piață, în care producerea oricăror autovehicule pe stoc reprezintă un risc financiar mult prea mare, pe care nici un producător nu și-l poate asuma fără a avea o certitudine a livrării acestor vehicule în cel mai scurt timp, riscul invocat de autoritatea

contractantă depășind cu mult câștigul previzionat de orice participant onest la această procedură.

În opinia contestatorului, este irelevantă argumentația autorității contractante referitoare la termenul real de livrare, de 40 de zile, calculat având în vedere termenul de 10 zile până la intrarea în vigoare a contractului, în condițiile în care termenul minim acceptat în piață, pentru realizarea autobuzelor, este de 90 de zile.

Contestatorul precizează că, prin cerința tehnică obligatorie de dotare a autobuzelor cu rezervor de combustibil din materiale rezistente la coroziune, cu o capacitate minimă de 300 l, firma ..., producătorul autobuzelor marca ... și ..., ca și alți mari producători de autobuze activi pe piața din România, este exclusă de la procedură, pentru o diferență de capacitate a rezervorului de combustibil de 20 de litri.

Apreciază ca fiind „cel puțin hilar” și nejustificabil, argumentul autorității contractante conform căruia această cerință este justificată de „stabilirea restului rezervor prin metoda plinului”, deoarece metoda plinului poate fi aplicată și în cazul unui rezervor de 280 de litri.

Se învederează că autoritatea contractantă a introdus o cerință care nu îi aduce niciun beneficiu, ba chiar are o influență negativă asupra consumului de combustibil, care exclude de la procedură o mare parte din marii producători mondiali de autobuze.

Prin răspunsul nr. 2 din solicitarea de clarificări nr. 121301 din 19.08.2013, arată contestatorul, autoritatea contractantă nu a renunțat la cerința privind capacitatea rezervorului de 300 litri.

În ceea ce privește factorul de evaluare „structura de siguranță a caroseriei”, contestatorul arată că cei mai mari producători de autobuze și autocare la nivel mondial folosesc metoda imersiei caroseriei din oțel de înaltă calitate în baie cataforetică (KTK) pentru asigurarea protecției anticorozive, și numai un număr restrâns de producători folosesc metoda structurii de rezistență a caroseriei din inox cu metoda anticorosivă, dintre care doar unul este activ pe piața românească.

... susține că nu există dovadă științifică în demonstrarea faptului că oțelul inox este superior oțelului de înaltă calitate /pe bază de carbon), ci ambele metode anticorosive au avantaje și dezavantaje, însă ambele îndeplinesc dezideratul de protecție anticorosivă pe o perioadă de 8 ani.

Contestatorul reiterează argumentele din contestație referitoare la faptul că, obținând un punctaj mai mare la factorii de evaluare tehnici, un ofertant va putea mări prețul ofertei, cuantificându-se că pentru 5 puncte câștigate la oferta tehnică, un ofertant poate mări prețul ofertei cu aproximativ 12.000 euro, sumă mai mult decât suficientă pentru a revopsi de mai multe ori întreaga caroserie în caz de coroziune după expirarea celor 8 ani de garanție.

Contestatorul solicită Consiliului ca, în măsura în care va considera că argumentele prezentate mai sus sunt insuficiente, să ceară autorității contractante să indice sursa afirmațiilor privind diferențele calitative între cele două tipuri de structuri, precum și numărul de autobuze din parcul propriu dotate cu structura de rezistență a caroseriei din inox sau din

aluminiu, din exploatarea căroră autoritatea contractantă a tras aceste concluzii. În opinia contestatorului, este necesar ca autoritatea contractantă să prezinte o notă justificativă privind modul de stabilire a punctajului acordat pentru structura de siguranță din inox sau aluminiu față de structura din oțel de înaltă calitate tratat anticoroziv prin metoda KTL.

Referitor la factorul de evaluare perioada de garanție a autobuzelor, contestatorul dezvoltă argumentele conform căroră nu este oportună și avantajoasă o punctare numai a garanției exprimată în luni, în condițiile în care această metodă de punctare poate conduce, cu o probabilitate „extrem de ridicată” la a beneficia, în fapt, de o perioadă de garanție mai mică.

Invocând faptul că, în punctul de vedere, autoritatea contractantă face referire doar la criteriile de calificare și selecție, ignorând prevederile art. 33 al (4) al O.U.G. 94/2006, contestatorul reiterează criticile prin faptul că următorii factori de evaluare: termenul de livrare pentru primul lot de autobuze, capacitatea minimă a rezervorului, materialul utilizat în realizarea structurii de rezistență a caroseriei și termenul de garanție, cuprinși în „caietul de sarcini”, nu au fost preluați, ca atare, în fișa de date a achiziției, și, prin urmare, în opinia contestatorului, reprezintă clauze nescrise.

Contestatorul învederează că, în lipsa acestor factori de evaluare, procedura nu poate fi desfășurată în mod legal, astfel că, și pentru acest motiv, se impune anularea sa.

Față de cele de mai sus, ... reiterează solicitarea de admitere a contestației sale și de anulare a procedurii de atribuire, în temeiul art. 278 coroborat cu art. 199 alin. 5 din O.U.G. nr. 34/2006.

Cu adresa nr. 124684 din 22.08.2013, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 28152 din 23.08.2013, ... a transmis punctul de vedere referitor la contestația depusă de către ..., prin care solicită respingerea, ca nefondată și neîntemeiată, a contestației.

Autoritatea contractantă precizează că Regia Autonomă de Transport ... este cea care a întocmit caietul de sarcini pentru achiziția de autobuze.

Referitor la criticile contestatorului privind „stabilirea modului de livrare a autobuzelor ce fac obiectul contractului”, autoritatea contractantă arată că livrarea primului lot de autobuze în termen de 30 zile de la data intrării în vigoare a contractului, nu reprezintă o prevedere nerealistă a caietului de sarcini, ci o „nevoie stringentă”, determinată de necesitatea acoperirii capacității de atransport în ... capacitatea care este diminuată ca urmare a opririi circulației tramvaiului, în vederea reabilitării căii de rulare.

Susține că, în opinia sa, producătorii de autobuze nu-și desfășoară activitatea numai în baza unor comenzi ferme, ci și în vederea creării unui stoc necesar vânzărilor curente, astfel că cerința caietului de sarcini nu este una atipică achiziției de autobuze, Regia Autonomă de Transport

...nu nesolicitând realizarea unui prototip. Totodată, nu s-a urmărit favorizarea unui anumit furnizor, care ar avea în stoc cele 20 de autobuze, ci doar a fost expusă necesitatea de a se completa capacitatea de transport, considerând că intervalul de timp care se scurge între data demarării procedurii și data livrării solicitate este suficient oricărui furnizor pentru livrarea celor 20 de autobuze.

Autoritatea contractantă precizează că, după cum afirmă și contestatorul, perioada dintre lansarea comenzii și livrarea autobuzelor este, în medie, de 60/90 zile, astfel încât, pentru obținerea câștigului previzionat, ofertanții trebuie să-și asume și riscul lansării unei comenzi anticipate către producători, având în vedere perioada dintre lansarea procedurii și cea a finalizării acesteia, care este aproximativ aceeași cu cea precizată.

Din modelul de contract, parte a documentației de atribuire, atașată anunțului de participare, publicat în SEAP, contractul intră în vigoare după semnarea lui, de către părți, și constituirea garanției de bună execuție a contractului, în termen de maxim 10 zile de la semnarea contractului, rezultând astfel un termen de livrare de 40 de zile de la data semnării contractului în cauză, la dispoziția ofertantului declarat câștigător, se mai arată prin punctul de vedere.

În ceea ce privește criticile referitoare la cerința ca autobuzele să fie dotate cu rezervor combustibil din materiale rezistente la coroziune, cu o capacitate minimă de 300 l, autoritatea contractantă susține că acestea sunt nefondate. În acest sens arată că politica Regiei Autonome de Transport ... în ceea ce privește urmărirea consumului de combustibil, care implică stabilirea restului rezervor prin metoda plinului, face ca cerința privind capacitatea rezervorului de minim 300 de litri să nu fie "vădit nejustificată".

Precizează că diferența de capacitate de 20 de litri a rezervorului, de la 300 litri la 280 de litri nu are o influență majoră în consumul de combustibil.

În opinia autorității contractante, contestatorul avea posibilitatea de a solicita clarificări, în baza dispozițiilor art. 78 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare și numai dacă răspunsul nu era concludent să depună contestație.

Criticile referitoare la "Stabilirea factorului de evaluare: Structura de siguranță a caroseriei" sunt apreciate de către autoritatea contractantă ca fiind nefondate, având în vedere faptul că, după cum susține, la acordarea punctajului pentru folosirea țevilor și profilelor din inox sau aluminiu, Regia Autonomă de Transport ... a avut în vedere proprietățile "de rezistență și coroziune" în medii agresive, rezistența mecanică bună, duritatea ridicată, prelucrabilitatea bună, prin deformare, sudabilitatea bună (nu apar fisuri în zona sudată ca la OLC), durata de viață mare.

Calitățile menționate, arată autoritatea contractantă, sunt superioare oțelurilor pe bază de carbon, reflectând un avantaj real și evident pentru Regia Autonomă de Transport ... pe toată perioada de garanție și post

garanție, perioadă în care caroseria trebuie să corespundă cerințelor de siguranță în exploatare.

Autoritatea contractantă adaugă că prețul inoxului este apropiat de cel al oțelului pe bază de carbon "și a tratamentului efectuat acestuia împotriva coroziunii".

Regia Autonomă de Transport ... a corelat punctajul acordat pentru acest factor de evaluare, cu avantajele economice reale, menționate mai sus, punctaj alocat structurii de siguranță a caroseriei, și nu întregii caroserii, cum eronat interpretează contestatorul, semai arată prin punctul de vedere exprimat.

Concluzionează, față de cele prezentate, că, prin punctajul alocat factorului de evaluare "Structura de siguranță a caroseriei", nu s-a urmărit distorsionarea rezultatului, ci doar punctarea importanței structurii de rezistență pe perioada de exploatare a autobuzelor, "mai mare decât durata de viață asigurată de producător, așa cum rezultă din activitatea de transport a regiei".

În ceea ce privește factorul de evaluare "perioada de garanție a autobuzelor", autoritatea contractantă susține că, prin contestație, s-au formulat critici neîntemeiate drept pentru care solicită respingerea acestora. Cu privire la acest aspect, arată că, prin caietul de sarcini, s-a solicitat o garanție de funcționare fără defectiuni a autobuzelor de minim 60 de luni sau 300.000 km de la data punerii în exploatare, ceea ce înseamnă că ofertanții trebuie să-și asume minimul garanției solicitate (luni/km).

Autoritatea contractantă arată că, având în vedere modalitatea de dobândire a autobuzelor, respectiv leasing financiar pe o perioadă de 60 de luni, Regia Autonomă de Transport ... a considerat oportună și avantajoasă punctarea numai a garanției acordată în luni.

Referitor la critica contestatorului privind "Existența unor clauze nescrise în Documentația de atribuire", autoritatea contractantă arată că și aceasta este neîntemeiată, solicitând respingerea.

Invocă, în susținere, dispozițiile art. 176 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, precum și pe cele ale art. 188 din același act normativ, concluzionând că ..., în mod eronat susține că o serie de cerințe de calificare și de selecție prevăzute în caietul de sarcini, nu au fost preluate, ca atare, în fișa de date a achiziției, cum ar fi termenul de livrare pentru primul lot de autobuze, capacitatea minimă a rezervorului, materialul utilizat în realizarea structurii de rezistență a caroseriei.

Autoritatea contractantă precizează că cerințele respective nu pot constitui cerințe de calificare și selecție, așa cum, în mod eronat, susține contestatorul, reprezentând cerințe ale caietului de sarcini.

Având în vedere cele prezentate, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației depusă de către ..., ca nefondată și neîntemeiată, în temeiul art. 278 din ordonanța de urgență.

Cu aceeași adresă, ... a transmis punct de vedere referitor la contestația depusă de către ...

Cu privire la criticile prin care contestatorul învederează "lipsa precizării complete a factorilor de evaluare în anunțul de participare – motiv de anulare", autoritatea contractantă susține că acestea sunt neîntemeiate.

Arată că, în fapt, în cadrul anunțului de participare nr. ... din 20.08.2013, publicat în SEAP, la secțiunea IV.2.1) Criterii de atribuire, este menționat că s-a ales criteriul de atribuire "oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic", cu factorii de evaluare:

- prețul ofertei – pondere 60%; "Descriere: Componenta financiară";
- caracteristici tehnice și funcționale, termen de garanție, termen de livrare – pondere 40%; "Descriere: componenta tehnică. Punctaj maxim componenta tehnică: 40".

Autoritatea contractantă susține că, în mod eronat, contestatorul afirmă că, în cadrul anunțului de participare se regăsesc numai 3 factori de evaluare, în timp ce, în cadrul caietului de sarcini și "documentului" "Factori de evaluare și algoritmul de calcul" se regăsesc 4 factori de evaluare.

Explică faptul că, în cadrul anunțului de participare, autoritatea contractantă a precizat criteriul de atribuire și cele 2 componente care vor fi avute în vedere la evaluarea ofertelor, respectiv componenta financiară și componenta tehnică, precum și ponderile aferente, iar, în cadrul documentației de atribuire, a precizat, în mod clar și detaliat, algoritmul de calcul, precum și factorii de evaluare ce vor fi luați în considerare la evaluarea ofertelor și care reflectă metodologia concretă de punctare a avantajelor care vor rezulta din propunerile tehnice și financiare prezentate.

Precizează că a respectat prevederile art. 14 din H.G. nr. 925/2006 cu modificările și completările ulterioare, precum și pe cele ale art. 199 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora stabilirea ponderilor relative este atribuția exclusivă a autorității contractante, legislația din domeniul achizițiilor publice nu impune acestuia să stabilească anumite ponderi ale factorilor de evaluare, lăsând la latitudinea sa alegerea nivelului ponderilor respective.

Susține, de asemenea, că a respectat prevederile art. 15 din H.G. nr. 925/2006 cu modificările și completările ulterioare.

Concluzionează, cu privire la aspectul susmenționat, că sunt nefondate criticile contestatorului cu privire la ponderile factorilor de evaluare, autoritatea contractantă având posibilitatea de a-și stabili ponderile factorilor de evaluare, "sens în care își asumă implicit și riscurile aferente".

Precizează că, în cadrul documentației de atribuire, a prezentat, în mod clar și detaliat, criteriul de atribuire, factorii de evaluare, ponderile acestora, precum și algoritmul de calcul, care reflectă metodologia concretă de punctare a avantajelor care rezultă din propunerile tehnice și financiare prezentate.

De asemenea, au fost respectate principiile statuate prin ordonanța de urgență și art. 33 alin. 1 din același act normativ, se arată în punctul de vedere.

Autoritatea contractantă susține că sunt nefondate criticile formulate de către ... referitoare la "termenul de livrare de 30 de zile de la data semnării contractului de achiziție stabilit pentru 20 de autobuze și factorul de evaluare și factorul de evaluare termen de livrare aplicabil pentru diferența de 30 de autobuze pentru care este permisă un termen de livrare de până la 150 zile de la data semnării contractului de achiziție - motiv de anulare a procedurii".

Termenul de 30 de zile de la data întării în vigoare a contractului, susține autoritatea contractantă că reprezintă o "nevoie stringentă".

Autoritatea contractantă reiterează apărările formulate în punctul de vedere referitor la contestația depusă de către ... cu privire la aspectul în discuție.

Referitor la critica formulată de contestator privind "împărțirea valorii estimate în cost pentru autobuze și cost pentru leasing financiar", autoritatea contractantă solcită respingerea acesteia ca neîntemeiată și solicită respingerea.

Invocă, în susținere, prevederile art. 25 alin. 1 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, dar și pe cele ale art. 27 alin. 3 din actul normative menționat, prin aplicarea cărora autoritatea contractantă a determinat valoarea estimată prin însumarea valorii totale a ratelor, taxelor și comisioanelor plătibile pe întreaga durată a contractului, astfel:

51.755.337,81 lei, fără TVA reprezentând 11.443.966,34 euro
(1 euro=4.5225 lei la data de 11.06.2013),

Din care:

-756.500 lei/buc x 50 buc =37.825.000 lei, reprezentând valoarea estimată a autobuzelor;

- 13.930.337,81 lei, reprezentând costul estimat al leasingului financiar (taxe și comisioane plătibile pe perioada leasingului financiar).

Valorile, arată autoritatea contractantă, au fost menționate în documentația de atribuire și în anunțul de participare, publicate în SEAP, cu respectarea principiilor transparenței și tratamentului egal, împărțirea lor nefiind de natură a restrânge concurența, scopul fiind acela al informării operatorilor economici interesați de modul de determinare a valorii estimate, în condițiile în care nota justificativă referitoare la determinarea valorii estimate a contractului nu este "un document public".

Precizarea modului de formare a valorii estimate a contractului, susține autoritatea contractantă, nu influențează "modul de evaluare a ofertelor prețurilor ofertate", cum reiese din secțiunea IV.4.2) "Modul de prezentare a propunerii financiare", unde se arată că "prețurile care se compară la evaluarea ofertelor sunt prețurile totale la sfârșitul perioadei de leasing fără TVA, exprimate în lei, în condițiile de livrare DDP", la

sediul beneficiarului. Prin urmare, evaluarea ofertelor nu se face în funcție de cele două componente ale valorii estimate.

Autoritatea contractantă susține că este nefondată și solicită respingerea criticii contestatorului privind „precizarea din experiența similară (diferențe între beneficiari publici și beneficiari privați)”.

În acest sens, susține că a respectat prevederile art. 188 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, care fac diferențiere între autorități contractante și clienții privați.

În opinia autorității contractante, critica contestatorului privind „modelul de acord de asociere” este neîntemeiată și solicită respingerea acesteia.

În susținere, invocă prevederile art. 44 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, și arată că prevederile de la secțiunea VI.3) “Alte informații” au fost stabilite în scopul protejării autorității contractante față de riscul neîndeplinirii sau îndeplinirii necorespunzătoare a contractului de achiziție publică.

Autoritatea contractantă arată că, potrivit prevederilor art. 45 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, un ofertant are dreptul și de a subcontracta o parte din contractul de achiziție publică.

Susținând că a respectat prevederile legale în materia achizițiilor publice, fără a aduce atingere principiilor reglementate la art. 2 alin. (2) din O.U.G. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare, astfel încât criticile contestatorului sunt nefondate, autoritatea contractantă solicită respingerea contestațiilor formulate de ... și de ... ca neîntemeiate și nefondate.

Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarea situație de fapt:

... a inițiat, în calitate de autoritate contractantă, o procedură de atribuire, prin licitație deschisă, a contractului de achiziție publică de furnizare în leasin, având ca obiect „Achiziție autobuze noi”, coduri CPV 45232420-2 - 34121400-5 - Autobuze cu podea joasă (Rev.2), 66114000-2 - Servicii de leasing financiar (Rev.2), prin publicarea, în SEAP, a anunțului de participare nr. ... din 20.07.2013.

Conform anunțului de participare și documentației de atribuire, criteriul de atribuire este „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”, iar valoarea estimată a contractului este de 51.775.337,81 lei, fără TVA.

Împotriva documentației de atribuire, au depus contestații, în termenul prevăzut de lege, ... și, respectiv, ... contestații care vor fi analizate în ordinea înregistrării pe rolul Consiliului.

Examinând susținerile ..., pe cele ale autorității contractante, probatoriul administrat și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată:

Într-o primă critică, contestatorul arată că este restrictivă următoarea condiție impusă prin caietul de sarcini, la capitolul X “Recepția la livrare”: “Un lot de 20 de autobuze va fi livrat în termen de

maxim 30 zile de la intrarea în vigoare a contractului de achiziție publică”, în sensul că termenul stabilit este prea scurt.

Consiliul constată, referitor la cele de mai sus, că respectiva critică se bazează pe o serie de aprecieri subiective ale contestatorului, cu privire la producători, în sensul că aceștia nu lucrează pe stoc, ci numai în baza unor comezi, precum și în sensul că autobuzele “disponibile în curtea cuiva la data semnării contractului” nu vor corespunde raportului calitate/preț.

Având în vedere, pe de-o parte, obligația contestatorului de a-și motiva în fapt și în drept contestația, impusă prin dispozițiile art. 270 alin. 1 din ordonanța de urgență, iar, pe de altă parte faptul că sarcina probei revine celui ce face o propunere în fața judecății, după cum reiese din dispozițiile art. 249 N.C.P.C., Consiliul determină caracterul nefondat al criticii în cauză.

Mai mult decât atât, are în vedere, față de cele de mai sus, apărarea autorității contractante potrivit căreia condiția corespunde unei necesități a Regiei Autonome de Transport ... care trebuie să asigure transportul călătorilor pe ruta pe care linia de tramvai este dezafectată.

O altă critică se referă la faptul că s-a solicitat, prin caietul de sarcini, la capitolul II “Condiții tehnice eliminatorii”, ca rezervorul pentru combustibil să aibă o capacitate minimă de 300 l, cerință considerată de către contestator, de asemenea, ca fiind restrictivă.

Consiliul urmează a se raporta, în soluționare, la dispozițiile art. 35 alin. 5 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu care “Specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor **obstacole nejustificate** de natură să restrângă concurența între operatorii economici”.

În sensul dispozițiilor legale invocate, Consiliul are în vedere că, referitor la specificația tehnică în discuție, autoritatea contractantă justifică cerința prin politica Regiei Autonome de Transport ... de urmărire a consumului de combustibil prin metoda plinului, prin care se determină restul din rezervor. Față de aceasta, Consiliul determină că autoritatea contractantă nu justifică de ce rezervorul de capacitate minim 300 l corespunde necesității sale, iar cel având capacitatea de 280 l, despre care face vorbire contestatorul, ar împiedica aplicarea respectivei metode.

Mai mult decât atât, reține Consiliul că autoritatea contractantă însăși afirmă, în punctul de vedere, că “diferența de capacitate de 20 litri a rezervorului de la 300 litri la 280 litri nu are o influență majoră în consumul de combustibil”, prin urmare se desprinde concluzia că nu ar fi vreun impediment dacă s-ar accepta oferte de autobuze cu rezervor de 280 litri.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a justificat impunerea specificației tehnice referitoare la capacitatea rezervorului de min. 300 l, cerința apărând ca fiind restrictivă, cu consecința restrângerii concurenței, prin urmare critica va

fi reținută ca fiind una întemeiată, iar autoritatea contractantă urmează să remedieze documentația de atribuire sub acest aspect.

Contestatorul critică subfactorul de evaluare "structura de siguranță a caroseriei", care, reține Consiliul, este o componentă a factorului de evaluare "Caracteristici tehnice și funcționale", fiind cotate cu 5 puncte, care se acordă pentru "structura de siguranță a caroseriei din țevi rectangulare și/sau profile din inox și/sau țevi rectangulare și/sau profile din aluminiu", în timp ce, pentru "structura de siguranță a caroseriei din țevi rectangulare și/sau profile din oțel carbon pentru structuri metalice protejate anticoroziv prin cataforeză sau zincare la cald", se acordă 0 puncte, astfel cum reiese din caietul de sarcini.

Față de cele de mai sus, contestatorul își motivează criticile arătând că "nu există nicio dovadă conform căreia inoxul și aluminiul ar oferi protecție anticorozivă superioară celei oferite de oțelul carbon", împrejurare în care Consiliul constată, per a contrario, că ... nu face dovada faptului că oțelul carbon oferă respectivele calități, ci doar face o supoziție fără a demonstra că subfactorul de evaluare în discuție încalcă vreo dispoziție legală.

Reține Consiliul că autoritatea contractantă nu a formulat, în mod restrictiv cerința ca structura de siguranță a caroseriei să fie numai din țevi rectangulare și/sau profile din inox sau aluminiu, ci a ales să punteze un avantaj pe care și l-a stabilit, ca urmare a experienței acumulate, astfel cum și argumentează prin caietul de sarcini, drept al acesteia ce nu poate fi contestat prin critici de genul celei susmenționate.

Nu vor fi reținute, în soluționare, susținerile contestatorului potrivit cărora diferența de punctaj pe considerentul strict al materialului folosit pentru caroserie, contravine principiului "eficienței utilizării fondurilor publice", deoarece autoritatea contractantă a stabilit, pentru factorul de evaluare "prețul total al ofertei", o pondere de 60%, ceea ce asigură respectarea principiului despre care face vorbire contestatorul.

De asemenea, Consiliul reține că subfactorul de evaluare în cauză se referă la structura de siguranță a caroseriei, iar nu la caroserie, în întregul său, cum în mod eronat susține contestatorul, invocând prevederile subcapitolului IV.1 "Caroseria", și cele ale capitolului VI "Servicii post vânzare", din caietul de sarcini.

În legătură cu aspectul analizat, Consiliul constată că respectivul subfactor de evaluare stabilit de autoritatea contractantă se circumscrie cazurilor precizate prin dispozițiile art. 199 alin. 2 din ordonanța de urgență, în conformitate cu care "Factorii de evaluare a ofertei, prevăzuți la alin. (1), pot fi, alături de preț: **caracteristici privind nivelul calitativ, tehnic sau funcțional**, caracteristici de mediu, costuri de funcționare, raportul cost/eficiență, servicii post-vânzare și asistență tehnică, termen de livrare sau execuție, alte elemente considerate semnificative pentru evaluarea ofertelor".

Față de cele prezentate, Consiliul stabilește că este nefondată critica formulată de către ... cu privire la subfactorul de evaluare "structura de siguranță a caroseriei".

În cele ce urmează, Consiliul va analiza critica contestatorului referitoare la subfactorul de evaluare "perioada de garantare a autobuzelor", care este descris în caietul de sarcini astfel:

"Pentru oferta care prevede cea mai lungă perioadă de garanție se acordă 5 puncte. Pentru altă valoare decât cea maximă, punctajul Pgn se calculează astfel: $Pgn = (Gn/Gmax) \times 5$ puncte, unde: Pgn=punctajul ofertei n; Gn=garanția ofertei n, exprimată în luni; Gmax=garanția maximă, pentru care se acordă punctajul maxim, exprimată în luni".

Referitor la subfactorul de evaluare prezentat, contestatorul critică faptul că autoritatea contractantă a ales să puncteze exclusiv perioada de garanție exprimată în luni, nu și în kilometri, în timp ce, la subcapitolul VI.5 "Remedierea defecțiunilor în perioada de garanție", se precizează că pentru garantarea funcționării fără defecțiuni a autobuzului minim 60 de luni sau 300.000 km de la data punerii în exploatare, ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 60.000km/autobuz/an.

Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a încălcat vreo dispoziție legală când a stabilit subfactorul de evaluare așa cum s-a arătat mai sus, exprimarea garanției în luni reprezentând un avantaj, deoarece în cauză se află un leasing financiar ca modalitate de dobândire a autobuzelor, pentru care durata contractului este relevantă, perioada de finanțare fiind de 60 luni, după cum reiese din caietul de sarcini.

Nu se constată vreo inadvertență între subfactorul de evaluare astfel stabilit și prevederile subcapitolului VI.5, cum susține contestatorul, deoarece, la respectivul subcapitol, se face o precizare a modului în care se face echivalarea perioadei de garanție exprimată în luni sau kilometri. Sub acest aspect, determină Consiliul că ... se află în eroare când afirmă că "un participant la procedură care oferă o garanție de 120 luni sau maxim 100.000 km va fi net avantajat față de un participant care oferă o garanție de 60 luni sau maxim 300.000 km".

De asemenea, constată Consiliul că, prin prevederile subcapitolului VI.5, autoritatea contractantă a stabilit limita minimă pentru perioada de garanție a autobuzelor, respectiv minim 60 luni sau 300.000 km de la data punerii în exploatare.

Consiliul nu va reține, în soluționare, fiind nefondate, susținerile contestatorului potrivit cărora s-au stabilit, de către autoritatea contractantă "anumiți factori de evaluare constând în anumite caracteristici tehnice nerelevante", deoarece ... a prezentat corect și întemeiat motivele care au stat la baza alegerii acestor factori de evaluare, pe când contestatorul își întemeiază susținerile pe prezumții de genul celei potrivit căreia "oferta care va primi punctajul maxim pentru respectivul criteriu tehnic, va putea oferi un preț mai mare, având în vedere că recuperează diferența de puncte la criteriul preț, cu punctele primite pentru respectivul criteriu tehnic creat în mod artificial".

Nu vor fi reținute, în soluționare, nici susținerile contestatorului din "Note scrise", potrivit cărora "nu este nici oportun și nici avantajos **pentru autoritatea contractantă** să puncteze numai garanția exprimată în luni", deoarece prin contestație trebuie prezentate și

dovedite aspectele care aduc vătămare petentei, iar nu celelalte părți, sens în care reglementează dispozițiile art. 255 din ordonanța de urgență, condiția de promovare a unei acțiuni în justiție fiind aceea ca interesul să fie personal și direct, adică folosul practic trebuie să-l vizeze pe cel care recurge la această formă de procedură, iar nu pe altcineva.

Având în vedere cele de mai sus, Consiliul constată că este neîntemeiată critica formulată de către ... referitoare la subfactorul de evaluare "perioada de garantare a autobuzelor".

... învederează, prin contestație, "existența unor clauze nescrise în documentația de atribuire", fiind încălcate, în accepțiunea sa, dispozițiile art. 33 alin. 3 și 4 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare.

Aspectele care determină considerentele de mai sus, sunt, după cum susține contestatorul, următoarele: termenul de livrare pentru primul lot de autobuze; capacitatea minimă a rezervorului; materialul utilizat în realizarea structurii de rezistență a caroseriei.

Dispozițiile legale la care urmează a se raporta Consiliul, în soluționare, sunt cele invocate de către contestator, având următorul conținut: "(3) Cerințele/Criteriile de calificare și/sau selecție, care se regăsesc în caietul de sarcini ori documentația descriptivă și care nu sunt preluate în fișa de date/invitația de participare/anunțul de participare, sunt considerat clauze nescrise. (4) Orice factor de evaluare cuprins în documentația de atribuire, care nu se regăsește în invitația de participare, este considerat clauză nescrisă".

Constată Consiliul că ... formulează critici cu caracter general, fără a distinge, despre ce cerințe și criterii de calificare este vorba și în ce fel sunt încălcate dispozițiile legale menționate: "(...) am constatat faptul că o serie de cerințe și criterii de calificare și de selecție prevăzute în caietul de sarcini nu au fost preluate ca atare în fișa de date".

Analizând, Consiliul constată că niciunul dintre prevederile enumerate de către contestator nu constituie criteriu de calificare și selecție, astfel cum acestea sunt definite la art. 176 și art. 188 alin. 1 din ordonanța de urgență, prin urmare nu se poate reține încălcarea dispozițiilor art. 33 alin. 3 din actul normativ menționat.

Rămânând a se verifica dacă vreun factor de evaluare menționat în documentația de atribuire nu se regăsește în invitația de participare, Consiliul se raportează la dispozițiile art. 3 lit. j) din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu care prin documentația de atribuire se înțelege "documentația ce cuprinde toate informațiile legate de obiectul contractului de achiziție publică și de procedura de atribuire a acestuia, inclusiv caietul de sarcini sau, după caz, documentația descriptivă", prin urmare cuprinde fișa de date definită la lit. k¹ a aceluiași articol și caietul de sarcini.

În discuție rămâne, astfel, numai "structura de siguranță a caroseriei", care este un subfactor de evaluare în cadrul factorului de evaluare "caracteristici tehnice și funcționale" ce a fost descris pe componente în caietul de sarcini și menționat, global, în anunțul de

participare nr. ... din 20.07.2013 și în fișa de date, prin urmare Consiliul reține că, în cazul acestuia, nu sunt aplicabile dispozițiile legale susmenționate.

Nici în cazul "termenului de livrare pentru primul lot de autobuze" și, respectiv, al "capacității minime a rezervorului", nu sunt aplicabile dispozițiile legale invocate de către contestator, deoarece acestea nu se încadrează nici în categoria criteriilor de calificare și selecție și nici în cea a factorilor de evaluare, fiind prevederi ale caietului de sarcini ce privesc contractul ce urmează a fi încheiat și specificațiile tehnice stabilite pentru produsul ce urmează a fi achiziționat.

Față de cele prezentate, critica va fi reținută ca fiind neîntemeiată.

Pentru toate acestea, Consiliul va admite contestația depusă de către ..., urmând a dispune autorității contractante să remedieze documentația de atribuire cu privire la cerința referitoare la capacitatea rezervorului în sensul înlăturării caracterului restrictiv al cerinței.

Examinând contestația depusă de către ... punctul de vedere al autorității contractante cu privire la aceasta, probatoriul aflat la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul constată:

Într-un prim aspect, contestatorul formulează critici cu privire la "lipsa precizării complete a factorilor de evaluare în anunțul de participare".

Referitor la această critică, Consiliul reține că, așa cum s-a prezentat și în analiza contestației depusă de către ..., în anunțul de participare s-a precizat, la punctul IV.2.1) "Criterii de atribuire", că cel stabilit este "oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic în ceea ce privește criteriile menționate în continuare:

(...)1. Prețul ofertei 60%"

Descriere: Componenta financiară

2. Caracteristici tehnice și funcționale, termen de garanție, termen de livrare 40%

Descriere: Componenta tehnică".

Prezentarea din anunțul de participare este una corectă, fără a veni în contradicție cu prevederea din caietul de sarcini unde, în legătură cu cei doi factori de evaluare stabiliți și menționați în anunțul de participare, au fost prezentate algoritmul de calcul precum și, în cazul celui de-al doilea factor, componentele care urmează a fi punctate, la care s-a făcut referire prin denumirea "Caracteristici tehnice și funcționale, termen de garanție", respectiv: "Impact operațional energetic și de mediu pe durata de exploatare de 800.000 km (...) exprimat în euro", "Structura de siguranță a caroseriei", "Perioada de garanție a autobuzelor" și "Termen de livrare (pentru diferența de 3 autobuze)".

Consiliul constată că ... are o înțelegere eronată a prezentării celui de-al doilea factor de evaluare în anunțul de participare, când susține că, în anunțul de participare, autoritatea contractantă enumeră "**3 factori de evaluare**", deoarece, după cum reiese din cele prezentate, în respectivul anunț, autoritatea contractantă prezintă **2 factori** de evaluare: "1. Prețul

ofertei" și, respectiv "2.Characteristici tehnice și funcționale, termen de garanție, termen de livrare", conținutul denumirii factorului de evaluare numerotat cu numărul 2 neputând fi interpretat ca reprezentând descrierea unor alți factori de evaluare, cum s-ar înțelege din susținerile contestatorului.

Cel de-al doilea factor de evaluare, după cum a fost denumit și prezentat, are o serie de componente: tehnice, funcționale, termen de garanție, termen de livrare, care au fost precizate în caietul de sarcini cu descriere și algoritm, astfel încât susținerile contestatorului sunt nefondate și neîntemeiate, constată Consiliul, raportat la obligația autorității contractante reglementată prin dispozițiile art. 199 alin. 3 din ordonanța de urgență, care stabilesc în sarcina sa obligația "de a preciza, în mod clar, în invitația de participare, precum și în documentația de atribuire, factorii de evaluare a ofertei cu ponderile relative ale acestora", obligație ce se constată a fi fost respectată de către ...

Mai mult decât atât, apar ca fiind speculative interpretările contestatorului potrivit cărora "în anunțul de participare apar **3 factori** de evaluare: cracteristici tehnice **și** funcționale; termen de garanție; termen de livrare", în timp ce în ceea ce numește contestatorul "documentelul factorii de evaluare", în fapt caietul de sarcini, sunt prezentați 4 factori de evaluare. Dincolo de faptul că, așa cum s-a arătat, este vorba despre un singur factor de evaluare, Consiliul reține caracterul pur speculativ al susținerilor deoarece în primul caz ne referim la denumirea factorului de evaluare, în care, chiar și așa, apar 4 componente, dar contestatorul dorește să unească în una singură "cracteristici tehnice **și** funcționale", iar, în cel de-al doilea caz, apar menționate efectiv componentele factorului de evaluare, în număr de 4, cu punctajul ce se va acorda fiecăreia dintre ele.

Susținerile referitoare la imposibilitatea aplicării punctajului vor fi reținute ca fiind nefondate, deoarece se bazează pe confuzia de la care a plecat contestatorul în demonstrarea nelegalității prevederilor referitoare la factorii de evluare.

În legătură cu constatarea clauzelor nescrise, izvorând din aspectele prezentate de către contestator și analizate în cele ce preced, Consiliul nu va mai face o nouă analiză, reținând aceleași considerente prezentate în soluționarea contestației depusă de către ...

Față de cele prezentate, Consiliul constată că este nefondată critica ce a fost analizată.

Într-o altă critică, ... se referă la "termenul de livrare de 30 de zile de la data semnării contractului de achiziție stabilit pentru 20 de autobuze și factorul de evaluare Termen de livrare aplicabil pentru diferența de 30 de autobuze pentru care este permisă un termen de livrare de până la 150 zile de la data semnării contractului", pe care îl consideră "motiv de anulare a procedurii".

Consiliul constată că, în fapt, contestatorul critică termenul de livrare de maximum 30 de zile de la semnarea contractului, pentru primul

lot de 20 de autobuze, impus de către autoritatea contractantă, considerându-l a fi "un filtru dincolo de care nu se poate trece".

Aspectul în cauză a fost analizat în cursul soluționării contestației depusă de către ..., considerentele reținute fiind valabile și în cazul prezentei contestații, deoarece, pe de-o parte se are în vedere necesitatea autorității contractante, iar, pe de altă parte, faptul că ... nu depune, în susținerea criticilor și considerațiilor prezentate, înscrisuri doveditoare, Consiliul neputându-se raporta, în soluționare, la simple afirmații cum ar fi, spre pildă "operatorii economici nu își pot asuma riscul emiterii către producător de comandă pentru 20 autobuze de la momentul ofertării, când nu pot cunoaște rezultatul procedurii (...)", sarcina probei revenind, potrivit Cod pr. Civ., celui ca face în fața judecății o propunere.

Stabilirea termenului de livrare a restului de 30 de autobuze ca una dintre componentele factorului de evaluare "Caracteristici tehnice și funcționale, termen de garanție", nu este considerată, de către Consiliu, ca fiind o nelegalitate, cum susține contestatorul, și nici de natură să prejudicieze interesele acestuia, deoarece este un drept al autorității contractante de a stabili factorii de evaluare și modalitatea de acordare a punctajului, în cadrul acestora, funcție de ceea ce consideră a fi un avantaj pe care dorește să-l obțină. În cazul în speță, se constată, de către Consiliu, că sunt respectate dispozițiile art. 15 alin. 2 din H.G. nr. 925/2006 cu modificările și completările ulterioare. De altfel, nici contestatorul nu precizează care sunt dispozițiile legale încălcate, limitându-se la a afirma: "considerăm ca nelegală această cerință minimă tehnică (...)", cu privire la aspectul în cauză, ce, în fapt, apare corelativ celui ce se referă la termenul de 30 zile acordat pentru livrarea primului lot de autobuze despre care se susține, prin contestație, că limitează concurența.

Prin urmare, față de cele prezentate, Consiliul constată că este nefondată critica referitoare la factorul de evaluare "termen de livrare pentru diferența de 30 de autobuze)".

Analizând critica referitoare la "Modalitatea diferită de punctare a factorilor de evaluare pentru care autoritatea contractantă a alocat punctaj maxim total de 40 puncte", Consiliul constată:

Se critică elementele factorului de evaluare „impact operațional energetic și mediu pe durata de exploatare de 800.000 km ()” și, respectiv, "Structura de siguranță a caroseriei", ... susținând că reprezintă clauze nescrise, aspect în legătură cu care Consiliul s-a pronunțat în cele ce preced, când a fost soluționată contestația depusă de către ..., care a formulat o critică similară. Pentru considerentele prezentate, Consiliul va reține caracterul nefondat al criticii, și în cazul contestației depusă de către ...

Consiliul constată că sunt nefondate susținerile contestatorului potrivit cărora "apreciem ca fără susținere legală, faptul că factorilor de evaluare reprezentând caracteristici tehnice și funcționale li s-au alocat punctaje diferite, în intervalul (5-20)", deoarece acestea nu motivează în

fapt și drept respectivele critici ci se rezumă la formularea unei întrebări: „Intervine întrebarea: de ce factorul de evaluare punctat cu maxim 20 de puncte (...) este mai important decât factorul de evaluare punctat cu maxim 10 puncte (...) și mai important decât factorii de evaluare punctați cu câte maxim 5 puncte (...)??”.

Critici de natura celor de mai sus nu pot fi reținute, de către Consiliu ca fiind întemeiate, în lipsa unei expuneri coerente de motive, invocarea, pur și simplu, a dispozițiilor art. 15 alin. 2, 3 și 4 din H.G. nr. 925/2006 neputând fi reținută ca o motivare în fapt și drept, obligație ce revine contestatorului potrivit dispozițiilor art. 270 alin. 1 din ordonanța de urgență.

O altă critică a contestatorului se referă la precizarea, de către autoritatea contractantă, a elementelor care compun valoarea estimată a contractului, respectiv cost pentru autobuze și cost pentru leasingul financiar.

Cu privire la cele de mai sus, Consiliul constată că, într-adevăr, în anunțul de participare și în fișa de date a achiziției, autoritatea contractantă a precizat valoarea estimată a contractului, de 51.755.337,81 lei, fără TVA, precum și valorile care o compun: 37.825.000 lei, reprezentând valoarea estimată a autobuzelor și 13.930.337,81 lei, reprezentând costul estimat al leasingului.

Consiliul se raportează, în soluționare, la prevederile punctului IV.4.2 “Modul de prezentare a propunerii financiare”, prin care autoritatea contractantă solicită depunerea Formularului nr. 26 – Formularul de ofertă, Formularului nr. 27 - Centralizatorul prețuri de achiziție, precum și a ascendențatului de plăți cu ratele de leasing.

Din Formularul de ofertă, constată Consiliul că nu s-a solicitat prezentarea a două valori de ofertă, cum, nefondat, susține contestatorul: “autoritatea contractantă obligă ofertanții prin prevederile documentației de atribuire ca la întocmirea ofertei de preț să aibă în vedere două valori estimate”.

Mai mult decât atât, Consiliul constată că, în caietul de sarcini, autoritatea contractantă a precizat că: “prețurile care se compară la evaluarea ofertelor sunt **prețurile totale** la sfârșitul perioadei de leasing fără TVA, exprimate în lei, în condiții de livrare DDP (conform INCOTERMS) la sediul beneficiarului. Va fi declarată câștigătoare oferta care întrunește cel mai mare punctaj rezultat din aplicarea sistemului de factori de evaluare mai sus menționați”. Totodată, în descrierea factorului de evaluare “prețul **total** al ofertei”, nu se face vorbire despre mai multe componente de preț, ci, așa cum spune și denumirea, despre cel total.

Raporart la cele prezentate, Consiliul va reține critica drept având un caracter nefondat, faptul că autoritatea contractantă a precizat de unde rezultă valoarea totală estimată a contractului, nefiind de natură să aducă vreun prejudiciu contestatorului.

Într-o altă critică, ... susține că este nelegală cerința din anunțul de participare și din fișa de date a achiziției, pct. III.2.3., în sensul căreia

este nelegal să se admită depunerea unei declarații pe proprie răspundere numai în cazul în care beneficiarul este un client privat, iar ofertantul, din motive obiective nu poate obține de la acesta certificate/documente, cu care să probeze experiența similară.

Consiliul constată, în legătură cu aspectul analizat, că prevederea din documentația de atribuire redă, întocmai, prevederea de la art. 188 alin. 1 lit. a) teza a II-a, din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu care "În cazul în care beneficiarul este un client privat și, din motive obiective, operatorul economic nu are posibilitatea obținerii unei certificări/confirmări din partea acestuia, demonstrarea livrărilor de produse se realizează printr-o declarație a operatorului economic".

Având în vedere faptul că autoritatea contractantă nu a făcut decât să redea, ad litteram, prin fișa de date a achiziției, o prevedere legală expresă ce reglementează situația precizată, respectiv cea în care beneficiarul într-un contract, ce va fi menționat ca experiență similară, este client privat și din motive obiective ofertantul nu poate obține de la acesta, certificarea/confirmarea solicitată, Consiliul constată că este nefondată critica în cauză.

Solicitarea contestatorului de a se modifica prevederea din documentația de atribuire într-un sens propus de către contestator, nu poate fi primită, deoarece, fiind o dispoziție legală expresă, ar trebui mai întâi modificată aceasta din urmă, însă Consiliul nu are astfel de competențe, în mod evident.

În ceea ce privește critica referitoare la modelul de acord de asociere, Consiliul reține că ... învederează că anexa 44 – Model de acord de asociere, este, în fapt, un model de asociere în participațiune, aspectul vătămător fiind legat de faptul că se îngreșește dreptul asociaților de a negocia clauzele acordului de asociere.

Referitor la critica în cauză, Consiliul are în vedere dispozițiile art. 44 alin. 1 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu care "Mai mulți operatori economici au dreptul de a se asocia cu scopul de a depune candidatură sau ofertă comună, fără a fi obligați să-și legalizeze din punct de vedere formal asocierea".

Constată Consiliul că ... nu precizează ce dispoziții legale sunt încălcate de către modelul de asociere prezentat de autoritatea contractantă, față de care să facă controlul de legalitate cu care a fost investit prin contestație.

Consiliul constată, de asemenea, că ... nu face dovada prejudiciului creat ofertantului, prin obligația impusă de către autoritatea contractantă de a se preciza, în acordul de asociere, părțile din contract pe care le va executa fiecare asociat, cu responsabilitățile aferente, informații în lipsa cărora respectivul acord apare ca fiind lipsit de conținut.

Prin critica referitoare la faptul că asociații care depun ofertă comună, potrivit modelului în cauză, "nu vor mai fi ținuți de obligațiile lor, autoritatea contractantă rămânând fără niciun fel de garanție referitoare

la îndeplinirea contractului de achiziție publică”, constată Consiliul, în primul rând, că ... nu justifică un interes personal și direct în formularea acesteia dar și că nu precizează în ce fel este prejudiciat de aspectul în cauză. În al doilea rând, critica este nefondată, deoarece, la punctul VI.3) “Alte informații”, din fișa de date a achiziției, autoritatea contractantă precizează: “În cazul în care oferta este depusă de un grup de operatori economici, oferta trebuie să cuprindă un acord de asociere conform Anexei nr. 44, care include, obligatoriu, și următoarele clauze: **toți asociații își asumă răspunderea solidară pentru execuția contractului**, liderul asociației este împuternicit să se oblige și să primească instrucțiuni de la și în numele tuturor asociațiilor și colectiv, și că liderul asociației este responsabil pentru execuția contractului, inclusiv plățile. Înțelegerea trebuie să stipuleze de asemenea ca toți asociații din Asociație/Consortiu **sunt obligați să rămână în asociere/consortiu pe întreaga durată a contractului**”.

Prin urmare, Consiliul va respinge critica identificată în contestație cu numărul VI.

Critica referitoare la cerința autorității contractante ca asociații să aibă răspundere solidară în fața autorității contractante determină Consiliul că este nefondată și neîntemeiată, nefiind precizată dispoziția legală încălcată dar și deoarece, participând la procedură ca asociați, au, fiecare, calitatea de ofertant, care incumbă obligația răspunderii în fața autorității contractante. Răspunderea fiecăreia dintre părți este precizată în acordul de asociere, asociații urmând a-și regla între ei, în baza acordului, responsabilitățile și, implicit, culpa și asumarea eventualelor prejudicii.

Față de cele prezentate, Consiliul constată că este nefondată contestația depusă de către ... prin urmare este nefondată și solicitarea acesteia de anulare a procedurii de atribuire.

Consiliul va respinge, ca rămasă fără obiect cererea contestatorului de suspendare a procedurii de atribuire, datfiind faptul că a fost soluționată pe fond contestația în cauză.

Pentru toate acestea, în temeiul dispozițiilor art. 278 alin. 2 și 4 din O.U.G. nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul admite contestația depusă de către ... și dispune remedierea documentației de atribuire, în sensul celor reținute în motivare, în termen de 11 zile de la data primirii prezentei decizii, cu publicarea, în SEAP, a respectivei măsuri.

În temeiul dispozițiilor art. 278 alin. 5 din ordonanța de urgență, Consiliul respinge, ca nefondată, contestația depusă de către ...

Dispune continuarea procedurii de atribuire, în temeiul prevederilor art. 278 alin. 6.

Decizia este obligatorie, în conformitate cu prevederile art. 280 alin. 1 și 3 din ordonanța de urgență.

PREȘEDINTE COMPLET,

...

MEMBRU,

...

...

MEMBRU,

Redactată în 5 exemplare originale, conține 30 pagini.