



# 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](http://www.cnsc.ro)

**În conformitate cu prevederile art. 266 alin. (2) 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 înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. ... depusă de către ... cu sediul ... .. județul ... având Cod Unic de Înregistrare ... și număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului ... formulată împotriva documentației de atribuire, emisă de către ... cu sediul în municipiul ... .. în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin negociere cu publicarea prealabilă a unui anunț de participare, a acordului-cadru de servicii având ca obiect „*Servicii de reparație tip RR la locomotivele Diesel electrice LDE 621 EGM*”, cod CPV 50221000-0 – servicii de reparare și de întreținere a locomotivelor (Rev.2), s-a solicitat:

I. a) anularea parțială a documentației de atribuire, sub aspectul cerinței prevăzute la cap. III.2.3.1) din fișa de date, respectiv: „*experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)*”;

b) obligarea autorității contractante la adoptarea măsurilor de remediere constând în modificarea condițiilor de participare/criteriilor de calificare și selecție stabilite de autoritatea contractantă, în vederea respectării principiilor care guvernează procesul de achiziții publice și care să permită accesul nerestricționat al tuturor operatorilor economici interesați să participe la procedură;

c) în subsidiar, în măsura în care nu mai pot fi dispuse măsuri de remediere, anularea procedurii conform prevederilor art. 209 alin. (1) lit. c) din OUG nr. 34/2006.

II. suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.

În baza prevederilor legale aplicabile,  
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

### **DECIDE:**

În temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (2) din O.U.G. nr.34/2006, cu modificările și completările ulterioare, admite contestația formulată de ... în contradictoriu cu ...

Dispune modificarea cerinței prevăzute la cap. III.2.3.a) din fișa de date a achiziției, referitoare la experiența similară solicitată, prin eliminarea solicitării *„experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)”* și înlocuirea acestuia cu solicitarea *„experiență în repararea motoarelor pentru locomotive Diesel electrice”*.

În temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (4) și alin. (6) din O.U.G. nr.34/2006, cu modificările și completările ulterioare, dispune continuarea procedurii de atribuire, după efectuarea celor mai sus dispuse, prin publicarea modificărilor impuse în SEAP.

Termenul de aducere la îndeplinire a dispozițiilor prezentei decizii este de 10 zile de la comunicare.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți și autoritatea contractantă, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (1) și alin. (3) din O.U.G. nr. 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:

... a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, emisă de către ... în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin negociere cu publicarea prealabilă a unui anunț de participare, a acordului-cadru de servicii având ca obiect *„Servicii de reparație tip RR la locomotivele Diesel electrice LDE 621 EGM”*, cod CPV 50221000-0 – servicii de reparare și de întreținere a locomotivelor (Rev.2), solicitând:

I. a) anularea parțială a documentației de atribuire, sub aspectul cerinței prevăzute la cap. III.2.3.a) din fișa de date, respectiv: *„experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)”*;

b) obligarea autorității contractante la adoptarea măsurilor de remediere constând în modificarea condițiilor de participare/criteriilor de calificare și selecție stabilite de autoritatea contractantă, în vederea respectării principiilor care guvernează procesul de achiziții publice și care să permită accesul nerestricționat al tuturor operatorilor economici interesați să participe la procedură;

c) în subsidiar, în măsura în care nu mai pot fi dispuse măsuri de remediere, anularea procedurii conform prevederilor art. 209 alin. (1) lit. c) din OUG nr. 34/2006.

II. suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.

În preambul, contestatorul învederează faptul că autoritatea contractantă a mai inițiat procedura de achiziție în cauză, la data de 09.05.2013, procedură care însă a fost anulată, la data de 01.08.2013, pe motiv că se impunea modificarea Caietului de Sarcini nr. 100/2012, parte integrantă a Documentației de atribuire, respectiv modificarea articolelor referitoare la punerea la dispoziție a documentației tehnice. Mai arată că, în motivarea dispoziției de anulare, autoritatea contractantă a susținut că menținerea fără modificări a caietului de sarcini ar fi condus la imposibilitatea încheierii acordului cadru, subliniind totodată faptul că, în motivarea deciziei de anulare a licitației nu a fost reținută vreo lipsă a fișei de date sau vreo eroare în cadrul condițiilor de participare și/sau calificare la procedură.

Tot referitor la procedura anterioară, contestatorul precizează că, pentru a asigura executarea corespunzătoare din punct de vedere tehnic a lucrărilor de reparație, autoritatea contractantă a prevăzut la capitolul III.2.3.a) din Fișa de date cerința ca *„fiecare candidat să depună documente justificative prin care să demonstreze experiență similară în repararea planificată a locomotivelor pe un număr de minim 10 locomotive Diesel electrice.”*

Contestatorul menționează că procedura de atribuire a fost reluată la data de 04.10.2013, prin publicarea anunțului de participare nr.... subliniind faptul că, raportat la procedura inițială, prin reluarea procedurii, autoritatea contractantă nu s-a rezumat la modificarea aspectelor specificate în motivarea deciziei de anulare și a modificat și capitolul din Fișa de date referitor la Capacitatea

Tehnică și/sau Profesională a candidatului, respectiv, la Capitolul III.2.3.a) a fost înlăturată cerința ca „*fiecare candidat să demonstreze experiență similară în repararea planificată a locomotivelor pe un număr de minim 10 locomotive Diesel electrice*” și a fost introdusă cerința ca fiecare candidat să depună documente justificative prin care să demonstreze „*experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)*”.

În opinia contestatorului, cerința inserată este de natură să încalce scopul și principiile consacrate de OUG nr. 34/2006, respectiv promovarea concurenței între operatorii economici, garantarea tratamentului egal și nediscriminarea participanților la procedurile de achiziție publică din motivele expuse mai jos:

a) prin introducerea cerinței suplimentare de la capitolul III.2.3.a) se restrânge în mod excesiv sfera de participare a operatorilor economici cu oferte, restrângere care nu este întemeiată de natura și complexitatea achiziției.

În acest sens, contestatorul menționează că, în prezent, pe piața din România există un singur operator care îndeplinește condiția nou introdusă, operator care a efectuat lucrări de reparații asupra unui număr redus de locomotive dotate cu motor în doi timpi. De altfel, aceasta ar putea constitui și explicația eliminării condiției din procedura inițială referitoare la dovedirea experienței similare în repararea planificată a unui număr de minim 10 locomotive Diesel electrice.

În cauză, contestatorul invocă dispozițiile art. 1 alin. (1) și pe cele ale punctului a), paragraful referitor la contractele de servicii din Ordinul ANRM nr. 509/2011, apreciind că rațiunea acestora a fost tocmai aceea de a se evita introducerea în documentația de participare a unor cerințe strict legate de anumite caracteristici ale obiectului contractului de servicii, care ar conduce în mod implicit la restrângerea dreptului de participare la procedură.

În concret, contestatorul arată că deși societatea sa deține experiența suficientă și necesară îndeplinirii contractului, fiind specializată în reparația de locomotive și Diesel și Diesel electrice, nu poate participa la procedură întrucât nu deține experiență în repararea motoarelor de 2 timpi mai mari de 560 kw.

Totodată, în sprijinul susținerilor sale, contestatorul subliniază faptul că obiectul contractului supus achiziției este mult mai amplu decât reparația motorului diesel, aceasta presupunând lucrări de:

- reparația cutiei locomotivei: reparația frânei de mână, uși de urcare, pivoți, curățitor de cale, aparat de legare și tracțiune, aparate de ciocnire, capace, cabină de conducere, ventilatoare

motoare electrice de tracțiune, vopsire cutie;

- reparație boghiuri: rame boghiuri, osii montate, cutii unsoare, suspensie; înlocuire suspensie secundară cu arcuri în foi cu suspensie tip clepsidra;

- instalația pneumatică: intrag aparatajul de frâna și de producere și înmagazinare a aerului comprimat;

- instalația electrică: cablaj, placi de borna, baterii de acumulatori, invertoare încălzire tren, instalație electrică posturi de conducere, blocuri aparate;

- mașini electrice de putere: grup generatoare tracțiune, auxiliar și încălzire tren; motoare de tracțiune;

- mașini electrice auxiliare: motoare electrice auxiliare de curent continuu, motoare electrice de curent alternativ;

- probe și reglări finale.

b) cerința nou introdusă este excesivă în condițiile în care caietul de sarcini, ca parte a documentației de atribuire, conține suficiente elemente care să asigure îndeplinirea corespunzătoare a contractului.

Contestatorul apreciază că solicitarea introdusă la capitolul III.2.3-a) nu îndeplinește condiția necesității impusă de art. 179 din OUG nr. 34/2006 și art. 1 din Ordinul ANRMAP nr. 509/2011 întrucât interesele autorității contractante sunt protejate și fără introducerea acesteia.

În acest sens, arată că prin caietul de sarcini se menționează în mod expres faptul că reparația subansamblelor esențiale, respectiv a componentelor care diferă din punct de vedere constructiv la motoarele în 2 timpi față de cele în 4 timpi, se vor repara regim UTEX, acest regim de reparație presupunând demontarea echipamentelor de pe locomotivă și trimiterea la producătorul acestora pentru reparație, intervenția beneficiarului fiind limitată din acest punct de vedere, la demontarea respectiv asamblarea respectivelor echipamente.

De asemenea, subliniază faptul că în caietul de sarcini se menționează expres că următoarele echipamente se vor repara în regim UTEX, la Anexa nr.4 la caietul de sarcini 100/2012 fiind prevăzute următoarele repere ce urmează a fi reparate în regimul Utex, respectiv:

- Ansamblu de putere
- Regulator electro-hidraulic tip PRG
- Turbosuflanta
- Injector
- Ansamblu pompa pre-ungere turbosuflanta
- Module calculator: FCD 300 si 010 300
- Display.

Cu alte cuvinte, contestatorul arată că prin cerințele speciale de reparație, autoritatea contractantă a adoptat măsurile pe care

le consideră necesare în vederea îndeplinirii obiectului contractului. Or, având în vedere faptul că pe piața materialului rulant din România și din Europa, în general, motoarele în 2 timpi nu sunt utilizate, contestatorul consideră că autoritatea contractantă a luat măsurile necesare care să garanteze faptul că reparația motorului, respectiv a elementelor cu caracter de specificitate, să se facă de către producător sau de către agenții autorizați ai acestuia.

În acest context, contestatorul apreciază că inserarea condiției privind experiența similară pentru reparații de motoare în doi timpi nu poate fi privită decât ca o măsură susceptibilă să restrângă în mod artificial participarea potențialilor ofertanți.

c) Cerințele actualei documentații de atribuire diferă în mod nejustificat față de procedura inițială, care avea același obiect, în speță, cerința criticată a fost modificată, deși inițial aceasta era în concordanță cu dispozițiile art. 179 din OUG 34/2006 și art. 1 din Ordinul ANRMAP 509/2011, și ar fi fost suficientă pentru garantarea intereselor autorității contractante. Mai mult, contestatorul subliniază faptul că, în cadrul caietului de sarcini purtând același număr, respectiv 100, era menționată aceeași cerință de reparare a componentelor în regim UTEX.

Față de cele anterior expuse, contestatorul consideră că modul de lucru al autorității contractante este susceptibil de a trezi suspiciuni legate de intenția acesteia de a favoriza un anumit sau anumiți operatori economici.

În punctul de vedere comunicat prin adresa nr. nr. E21/1/6479/... înregistrată la Consiliu sub nr. 35105/17.10.213, ... în calitate de autoritate contractantă, apreciază contestația formulată ca nefondată.

Referitor la prima procedură inițiată prin anunțul de participare nr. ..., autoritatea contractantă menționează că aceasta a fost anulată în conformitate cu prevederile art.209 alin. (1) lit. c) din OUG nr. 34/2006 cu modificările și completările ulterioare, precizând totodată că și la această procedură ... a depus contestație la CNSC împotriva documentației de atribuire, respinsă ca nefondată prin decizia nr.... din data de ....

Cât privește procedura de achiziție publică în cauză, autoritatea contractantă susține că a respectat întocmai principiile prevăzute la art. 2 alin. (2) din OUG nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare.

În acest sens, referitor la cerințele minime impuse, autoritatea contractantă arată că a solicitat în documentația de atribuire, printre altele, următorul criteriu de calificare legat concret de obiectul contractului și anume repararea unor locomotive Diesel electrice dotate cu motor Diesel în doi timpi:

*„Dovada experienței similare în repararea planificată a locomotivelor Diesel electrice: ca urmare a complexității tehnice a*

*procesului de reparație pentru acest tip de locomotive, operatorul economic trebuie sa demonstreze ca are experiența în repararea unor ansamble si subansamble cu caracteristici tehnice similare cu cele care echipeaza locomotiva LDE 621 EGM, si anume:*

*- experiența în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kW (demarcație ce rezulta din fisa UIC 624 pentru a delimita motoarele Diesel ce echipeaza automotoarele si locomotivele de manevra de cele care echipeaza locomotivele de linie);*

*- experiența în repararea generatoarelor electrice de putere si a generatoarelor electrice care alimenteaza serviciile auxiliare”.*

În ceea ce privește diferențele constructive între motoarele în doi timpi și 4 timpi, autoritatea contractantă precizează că motoarele în 2 timpi au o construcție total diferită și un cu totul alt ciclu de funcționare, față de cele în 4 timpi.

În legătură cu afirmația contestatorului potrivit căruia pe piața românească ar exista un număr limitat de societăți care au efectuat anterior reparații la locomotive dotate cu motoare Diesel în doi timpi, autoritatea contractantă menționează că nu a făcut un studiu de piața pentru a vedea care sunt societățile care sunt apte și cele care nu sunt, în realizarea acestui tip de reparații, însă consideră că, prin cerințele solicitate, a respectat întocmai prevederile legislației în vigoare, asigurând totodată un nivel corespunzător al prestației și certitudinea îndeplinirii programului de reparație de un posibil operator economic declarat câștigător al procedurii de atribuire.

De altfel, autoritatea contractantă subliniază faptul că această competiție nu se limitează la piața din România, fiind deschisă și firmelor de profil din alte țări, anunțul de participare fiind publicat atât în SEAP, cât și în JOUE.

Autoritatea contractantă apreciază că în elaborarea documentației de atribuire, respectiv a criteriilor de calificare, a avut în vedere și prevederile art. 1 alin. (1) din Ordinul nr.509/2011 al ANRMAR, arătând în acest sens că, în stabilirea cerințelor minime, nu a personalizat tipul echipamentelor din componența locomotivelor ce fac obiectul acordului-cadru și nu a folosit „subcriterii”. Mai mult, prin documentația de atribuire, autoritatea contractantă a avut în vedere respectarea prevederilor legislative în vigoare și, în același timp, asigurarea unui cadru concurențial corect, solicitând, în consecință, experiență în repararea motoarelor Diesel în doi timpi, la modul general, și nu experiență în repararea motoarelor Diesel în doi timpi model 8-710G3A, fabricate de General Motors Corporation, care echipează locomotivele LDE 621 EGM.

Din cele expuse mai sus rezultă ca nu s-a dorit în niciun fel îngrădirea participării la procedura de atribuire, în acest sens

venind și selectarea procedurii de „negociere cu publicarea prealabilă a unui anunț de participare” în vederea unei etape de negociere cu mai mulți potențiali operatori economici participanți.

Autoritatea contractantă menționează că, prin criteriile de calificare solicitate, s-a urmărit ca operatorii economici să dovedească compatibilitatea în ceea ce privește efectuarea reparației RR la LDE 621 EGM, prin legătura concretă cu obiectul contractului ce urmează a fi atribuit și cu specificul acestui vehicul, reparația subansamblelor la care face referire contestatorul (cutie locomotive, boghiuri, instalație pneumatică etc.) reprezentând lucrări uzuale, care se regăsesc la toate tipurile de locomotive și nu au un caracter specific acestui tip de vehicule, respectiv LDE 621 EGM.

Totodată, autoritatea contractantă precizează că nu toate reperatele reparate în regim UTEX, enumerate de ... intră în componența motorului Diesel, afirmând că, pentru a asigura un nivel corespunzător de îndeplinire a serviciului de reparație, ... a prevăzut ca un număr redus de componente să fie reparate în regim UTEX, și anume repararea lor să fie efectuată de către producătorul acestora. Însă, potrivit susținerilor autorității contractante, acest fapt nu înseamnă că poate fi eludată experiența în repararea motoarelor Diesel în doi timpi, care, în comparație cu motoarele Diesel în patru timpi, folosite în lume pe scară largă, aceste tipuri de motoare sunt foarte diferite atât din punct de vedere al concepției, cât și din cel al componentelor. În același sens, menționează că reparația motorului nu se rezumă doar la cele câteva componente, fie ele noi sau reparate, chiar dacă furnizorul acestora este producătorul.

De asemenea, autoritatea contractantă menționează că reparația motorului reprezintă o operație complexă, care reclamă experiență în repararea tuturor echipamentelor, a asamblării acestora, precum și a testelor și verificărilor la care este supus motorul, succesul reparației motorului Diesel, depinzând de montajul corect al reperelor, de punerea acestora în concordanță, de asigurarea funcționării la parametrii solicitați prin caietul de sarcini, de reglajul, verificările, testele pe standuri specializate și apoi pe vehicul etc.

Contrar susținerilor contestatorului, autoritatea contractantă precizează că, pe plan european, există o serie de operatori de transport feroviar care utilizează locomotive cu motoare în doi timpi de diverse puteri și variante constructive, proporția acestora rămânând totuși scăzută în raport cu locomotivele dotate cu motoare în patru timpi.

Astfel, autoritatea contractantă arată că tocmai faptul că motoarele în doi timpi sunt mai puțin utilizate, comparativ cu cele de patru timpi, a fost motivația pentru care s-a solicitat experiența



în repararea motoarelor în doi timpi (la modul general).

Pentru că piața locomotivelor dotate cu motoare în doi timpi este restrânsă, autoritatea contractantă a căutat evitarea riscului ca reparația să fie adjudecată de o societate fără nicio experiență în acest domeniu, și astfel să se compromită repararea acestor locomotive, cu consecințe economice grave pentru ..., context în care, afirmația contestatorului conform căreia s-ar produce „*pagube iminente pentru bugetul de stat...prin continuarea procedurii în condițiile actuale*”, apare ca neîntemeiată.

Față de ultima critică a contestatorului, autoritatea contractantă arată că cerințele documentației de atribuire diferă de cele prevăzute în procedura anterioară, întrucât este aceasta o procedură nouă, diferită, în care datele inițiale sunt altele.

Referitor la același aspect, autoritatea contractantă precizează că, pentru procedura de atribuire prezentă, în dorința de a defini cât mai exact cerințele solicitate în legătură concretă cu obiectul contractului, și având în vedere implicit și prevederile art. 1 alin. (1) din Ordinul nr.509/2011 al ANRMAP, a decis eliminarea limitei de 10 locomotive reparate ca experiența similară prevăzută anterior, în scopul creării condițiilor de participare a cât mai multor potențiali operatori economici.

De asemenea, susține că respectarea de către ... a prevederilor legislației în vigoare privind achizițiile publice precum și prevederile OMT nr.290/2000, în vederea eliminării riscurilor privind siguranța circulației și a călătorilor nu limitează concurența ci încurajează producătorii/comercianții în creșterea nivelului calitativ al serviciilor și activității prestate.

Pe baza celor prezentate autoritatea contractantă consideră că nu se impune suspendarea procedurii de atribuire și solicită respingerea contestației ca nefondată.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 35460/21.10.2013, ... formulează un răspuns la punctul de vedere comunicat de autoritatea contractantă, apreciind că, în explicațiile oferite, autoritatea contractantă nu a ținut cont de faptul că obiectul contractului de achiziție este mult mai amplu decât simpla reparație a motorului, aceasta reprezentând doar o fracțiune din procesul de reparație al unei locomotive LDE 621EGM, arătând, ca exemplu, că reparația unei asemenea locomotive presupune și reparația cutiei locomotivei, reparația boghiurilor, instalației pneumatice, sistemului de frânare și de suspensie, instalației electrice etc.

În opinia contestatorului, caracterul de *subcriteriu* al cerinței experienței relative la motor este reliefat și de consecințele practice pe care le poate genera existența acestei cerințe suplimentare.

Astfel, având în vedere că autoritatea contractantă nu a

Înțeles să solicite experiență similară pentru toate subansamblurile ce alcătuiesc locomotiva, ci doar pentru motor și generator, aceasta a creat premisele ca, teoretic, la licitație să participe operatori economici a căror competențe se leagă exclusiv de repararea motoarelor și care nu au legătură cu repararea materialului rulant, în ansamblul său, ceea ce duce la concluzia că autoritatea contractantă nu a avut interesul de a-și asigura o executare corespunzătoare a contractului, în realitate, fiind utilizat un subcriteriu susceptibil să restricționeze accesul operatorilor la procedură.

De altfel, precizează contestatorul, chiar și utilizând un criteriu al importanței între procesele necesare, conform legii, repararea motorului este subsidiară reparațiilor relative la asigurarea siguranței privind circulația feroviară, arătând în acest sens că actul normativ emis de Ministerului Transportului intitulat NORME/2000 privind omologarea tehnică a produselor și/sau serviciilor din transportul feroviar și cu metroul clasifică, la art.9, importanța produselor feroviare în funcție de gravitatea consecințelor datorate unei potențiale defectări. În conformitate cu acest text de lege, o eventuală defecțiune la motor este încadrată în clasa de siguranță „1B Produse feroviare a căror defecte determină grave perturbații în exploatarea feroviară”, în timp ce în clasa superioară de siguranță, respectiv „1A Produse feroviare a căror defectare antrenează o pierdere a siguranței și securității transporturilor” sunt menționate următoarele subansambluri, care nu au legătură cu motorul locomotivei:

- osii montate, cutii de osie și elemente componente ale acestora;

- „- aparate de tracțiune, legare, ciocnire:

- echipamente și elemente componente ale sistemelor de frână de orice fel;

- echipamente și elemente componente ale sistemelor de suspensie;

- cadre de boghiu;

- uși de acces din exterior;

- echipamente și dispozitive de protecție aferente instalațiilor electrice și electronice;

- instalații de siguranță și vigilență, de control automat al vitezei (punctual sau continuu),

- vitezometre și componente ale acestora;"

În concluzie, contestatorul apreciază că autoritatea contractantă a înțeles să stabilească, drept cerință de calificare, experiența similară în repararea doar a unui anumit subansamblu al lucrării respectiv repararea motorului și a generatorului, care, conform celor relatate mai sus nici măcar nu este considerat de lege cel mai important.

Așadar, prin raportare la întreaga sferă a proceselor specifice necesare reparației locomotivelor, contestatorul consideră că stabilirea unui criteriu de experiență care vizează doar un anumit proces, respectiv reparația motorului, reprezintă utilizarea unui subcriteriu, procedeu interzis expres de prevederile de la pct. a, paragraful referitor la contracte de servicii de reparație din Anexa nr.1 la Ordinul ANRMAP nr. 509/2011.

Cu toate că cerința suplimentară de calificare are legătură cu obiectul contractului ce urmează a fi atribuit, contestatorul arată că autoritatea contractantă a omis să se refere în punctul de vedere formulat la faptul că aceasta nu îndeplinește condiția limitării cerințelor la cele strict necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a contractului, prevăzută în teza a 2-a a art.1 alin.(1) din Ordinul ANRMAP nr. 509/2011. Astfel, apreciază că cerința suplimentară nu este necesară, întrucât interesele autorității contractante sunt pe deplin protejate și fără inserarea cerinței suplimentare, deoarece reparația subsansamblelor esențiale, respectiv a componentelor care diferă din punct de vedere constructiv la motoarele în 2 timpi față de cele în 4 timpi, se vor repara regim UTEX. În acest context, contestatorul susține că inserarea condiției privind experiența similară pentru reparații de motoare în doi timpi nu poate fi privită decât ca o măsură susceptibilă să restrângă în mod artificial participarea potențialilor ofertanți.

În ceea ce privește riscul pagubei iminente pentru bugetul de stat, prin continuarea procedurii în condițiile actuale, contestatorul arată că acesta constă în prejudiciul cauzat de inexistența unei concurențe efective în privința ofertelor depuse, situație ce ar permite unicului ofertant să mențină oferta la un nivel ridicat, nefiind în vreun fel constrâns să ofere condiții superioare de executare a contractului, apreciind astfel că suspendarea procedurii de atribuire până la pronunțarea unei decizii definitive pe fond în contestația formulată este pe deplin justificată.

Contestatorul apreciază neîntemeiată afirmația autorității contractante referitor la faptul că *„cerințele documentației de atribuire diferă de cele prevăzute în procedura anterioară, întrucât este o procedură nouă, diferită”*, întrucât diferențele dintre cele două proceduri sunt minore și în niciun caz nu justifică modificarea criteriilor de participare. Astfel, arată că obiectul contractului de achiziție este identic în ceea ce privește tipul de locomotive la care se referă, diferențele fiind doar de ordin cantitativ, singurele elemente relevante care au fost modificate fiind tocmai cerința suplimentară a cărei anulare se solicită și anularea cerinței privind experiența similară pe un număr de minim 10 locomotive Diesel electrice.

De asemenea justificarea oferită de autoritatea contractantă

pentru eliminarea cerinței privind experiența pe un număr de minim 10 locomotive reparate, prevăzută în procedura inițială, este, în opinia contestatorului, neîntemeiată, acesta considerând că, având în vedere numărul restrâns al operatorilor economici cu o astfel de experiență pe piața din România, inserarea cerinței suplimentare nu numai că nu este de natură să determine atingerea scopului pe care îl declară autoritatea contractantă, ci are tocmai efectul contrar, în realitate restrângând semnificativ accesul operatorilor economici la procedură. Prin urmare, ținând cont de efectul real al cerinței suplimentare, dacă scopul inserării acesteia a fost crearea condițiilor de participare a cât mai multor potențiali economici, cu atât mai mult se justifică anularea acesteia.

Față de cele anterior expuse, contestatorul solicită respingerea susținerilor autorității contractante și admiterea contestației, astfel cum a fost formulată.

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

... în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de atribuire, prin negociere cu publicarea prealabilă a unui anunț de participare, a acordului-cadru de servicii având ca obiect *„Servicii de reparație tip RR la locomotivele Diesel electrice LDE 621 EGM”*, cod CPV 50221000-0 – servicii de reparare și de întreținere a locomotivelor (Rev.2). În acest sens a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP anunțul de participare nr. ... din data de ..., criteriul de atribuire stabilit fiind *„prețul cel mai scăzut”*.

Împotriva documentației de atribuire ... a depus contestația care formează obiectul prezentului dosar.

Prin decizia nr. ... Consiliul a respins cererea de suspendare a procedurii formulată de ... urmând să procedeze la soluționarea pe fond a contestației.

Pe fondul contestației depuse de ... examinând susținerile părților, înscrisurile aflate la dosarul cauzei și dispozițiile legale aplicabile, Consiliul urmează să o admită având în vedere următoarele considerente.

În primul rând, Consiliul reține faptul că autorul contestației critică cerința referitoare la experiența similară solicitată prevăzută la cap. III.2.3.a) din fișa de date a achiziției, prin care se solicită *„experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)”*, pe considerentul că solicitarea este restrictivă și *„este de natură să încalce scopul și principiile consacrate de OUG nr. 34/2006, respectiv promovarea concurenței între operatorii*

*economici, garantarea tratamentului egal și nediscriminarea participanților la procedurile de achiziție publică”.*

Consiliul, nu poate reține ca întemeiate susținerile autorității contractante referitoare la „*diferențele constructive între motoarele în doi timpi și 4 timpi*” și nici cele referitoare la faptul că „*a respectat întocmai prevederile legislației în vigoare*”, având în vedere următoarele considerente:

1. Deși „*motoarele în 2 timpi au o construcție diferită și un alt ciclu de funcționare, față de cele în 4 timpi*”, în opinia Consiliului diferențele nu sunt „*totale*” așa cum afirmă autoritatea contractantă, iar prin demonstrarea existenței „*standurilor și dispozitivelor speciale*” (nb. atestate AFER !) solicitate (tot în cadrul cap. III.2.3.a. din fișa de date a achiziției), autoritatea contractantă este asigurată în ceea ce privește nivelul tehnic al reparațiilor ce urmează a fi executate.

2. Deși nu a fost nominalizat tipul locomotivei (nb. LDE 621 EGM) solicitarea experienței similare *în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi*, în fapt este o solicitare care vizează o experiență identică, drept consecință, **restrictivă**. Potrivit prevederilor din Anexa nr.1 la Ordinul ANRMAP nr. 509/2011 sunt considerate ca fiind formulări restrictive în documentația de atribuire impunerea *îndeplinirii cerinței privind experiența similară utilizând subcriterii care se identifică cu caracteristici/capacități ale echipamentului ce face obiectul contractului de servicii*, iar potrivit dispozițiilor art. 178 alin. (2) din O.U.G. nr.34/2006, cu modificările și completările ulterioare, „*Autoritatea contractantă nu are dreptul de a solicita îndeplinirea unor cerințe minime referitoare la situația economică și financiară și/sau la capacitatea tehnică și profesională, care ar conduce la restricționarea participării la procedura de atribuire*”.

3. Deasemenea potrivit dispozițiilor art. 188 alin. (2) din O.U.G. nr.34/2006, cu modificările și completările ulterioare, „*În cazul aplicării unei proceduri pentru atribuirea unui contract de servicii, în scopul verificării capacității tehnice și/sau profesionale a ofertanților/candidaților, autoritatea contractantă are dreptul de a le solicita acestora, în funcție de specificul, de volumul și de complexitatea serviciilor ce urmează să fie prestate și numai în măsura în care aceste informații sunt relevante pentru îndeplinirea contractului, următoarele:*

*a) o listă a principalelor servicii prestate în ultimii 3 ani, conținând valori, perioade de prestare, beneficiari, (...);*

*b) o declarație referitoare la echipamentele tehnice și la măsurile aplicate în vederea asigurării calității, precum și, dacă este cazul, la resursele de studiu și cercetare; (...)*

*g) informații referitoare la utilajele, instalațiile, echipamentele tehnice de care poate dispune operatorul economic pentru îndeplinirea corespunzătoare a contractului de servicii; (...)*”.

4. Potrivit prevederilor art. 8 alin. (2) din HG nr. 925/2006, cu modificările și completările ulterioare, *„Atunci când impune cerințe minime de calificare referitoare la situația economică și financiară ori **la capacitatea tehnică și/sau profesională**, astfel cum este prevăzut la art. 178 alin. (1) din ordonanța de urgență, **autoritatea contractantă trebuie să fie în măsură să motiveze aceste cerințe**, elaborând în acest sens o notă justificativă care se atașează la dosarul achiziției”*. În acest context Consiliul reține în soluționare faptul că în „Nota justificativă” nr. E21/2/6122/ 12.09.2013, autoritatea contractantă numai a enunțat „cerințele de calificare” solicitate în documentația de atribuire, fără însă să justifice necesitatea demonstrării experienței similare *în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi*.

Prin urmare, Consiliul constată faptul că solicitarea ca ofertanții să aibă *„experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)”*, este restrictivă, disproporționată și *„este de natură să încalce scopul și principiile consacrate de OUG nr. 34/2006, respectiv promovarea concurenței între operatorii economici, garantarea tratamentului egal și nediscriminarea participanților la procedurile de achiziție publică”* urmând a fi eliminată și înlocuită cu solicitarea demonstrării experienței *„în repararea motoarelor pentru locomotive Diesel electrice”*.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (2) din O.U.G. nr.34/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va admite contestația formulată de ... în contradictoriu cu ... și va dispune modificarea cerinței prevăzute la cap. III.2.3.a) din fișa de date a achiziției, referitoare la experiența similară solicitată, prin eliminarea solicitării *„experiență în repararea motoarelor Diesel în 2 timpi, destinate vehiculelor feroviare, cu putere mai mare de 560 kw (demarcație ce rezultă din fișa UIC 624, pentru a delimita motoarele Diesel ce echipează automotoarele și locomotivele de manevră de cele care echipează de linie)”* și înlocuirea acestuia cu solicitarea *„experiență în repararea motoarelor pentru locomotive Diesel electrice”*.

În temeiul dispozițiilor art. 278 alin. (4) și alin. (6) din O.U.G. nr.34/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va dispune continuarea procedurii de atribuire, după efectuarea celor mai sus dispuse, prin publicarea modificărilor impuse în SEAP, în termen de 10 zile de la comunicare.

**PREȘEDINTE COMPLET**

...

**MEMBRU COMPLET**

...

...

**MEMBRU COMPLET**

...