



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

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

În conformitate cu prevederile art. 266 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea,

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația nr. ... din ... înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. ... din ... înaintată de S.C. ... S.A., cu sediul în iar adresa de corespondență în, având CUI ... formulată împotriva documentației de atribuire elaborată de ... cu sediul în în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă organizată în vederea atribuirii contractului de „Servicii de închiriere autoturisme, folosite în activitatea AM și OI POS Mediu în perioada 2013 -2015”, s-a solicitat „obligarea autorității contractante la anularea/ modificarea răspunsurilor la întrebările nr. 1, 3, 4, 5 și 7 din cererea de clarificări (Clarificarea 1) și modificarea documentației de atribuire, în sensul celor prezentate mai jos și în conformitate de prevederile legale, cu respectarea principiilor care guvernează atribuirea contractelor de achiziție publică, respectiv cele ale nediscriminării și tratamentului egal”.

De asemenea, s-a solicitat suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea fondului contestației. Prin decizia nr. ... din ... Consiliul s-a pronunțat asupra capătului de cerere de suspendare a procedurii de atribuire până la soluționarea fondului contestației, pe care l-a respins, ca nefondat.

Pe rol, în prezent, se află celălalt capăt de cerere din contestație.

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

DECIDE:

În temeiul art. 278 alin. (2), (4) și (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, admite în parte contestația formulată de S.C. ... S.A., în contradictoriu cu ... și dispune continuarea procedurii de atribuire după modificarea documentației de atribuire, în sensul:

- eliminării cerinței ca ofertanții să prezinte în cadrul ofertei tabelul cu numerele de identificare ale autovehiculelor;

- asumării răspunderii pentru cel puțin reviziile suplimentare rezultate ca urmare a posibilității alimentării cu mai mult de 250 l/lună/ autovehicul;

- precizării duratei concrete a contractului ce va fi luată în calcul de ofertanți la întocmirea propunerii financiare, în maxim 12 zile de la primirea prezentei decizii.

Respinge ca nefondate criticile contestatoarei de la punctul 3.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006.

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 nr. ... din ... înregistrată la Consiliu cu nr. ... din ... S.C. ... S.A., în calitate de operator economic interesat de participarea la procedura licitație deschisă organizată de ... critică o serie de prevederi ale documentației de atribuire (răspuns la solicitarea de clarificări publicat în SEAP la ... astfel:

1. Referitor la cerința prezentării în cadrul ofertei a tabelului cu numerele de identificare ale autovehiculelor, în documentația de atribuire, Secțiunea II - Caietul de sarcini, la Cerințe minime obligatorii, pct. 1 - se solicită ca, pe lângă fișele tehnice ale autoturismelor și situația privind dotarea fiecărui autoturism, ofertantul să prezinte în cadrul propunerii tehnice și un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor ofertate, documente care „să dovedească conformitatea cu cerințele din caietul de sarcini”.

Față de aceste cerințe din documentația de atribuire, contestatoarea a transmis o cerere de clarificări (întrebarea nr. 1) prin care a solicitat autorității contractante, având în vedere faptul că se solicită autovehicule noi, iar seriile de șasiu ale acestora pot fi aflate numai în momentul contractării respectivelor autovehicule de la furnizor/dealer/importator, eliminarea cerinței de a se prezenta în cadrul ofertei tehnice tabelul cu numerele de identificare (seriile de șasiu), aceasta fiind o cerință restrictivă și abuzivă întrucât presupune ca la momentul depunerii ofertelor, ofertantul să aibă deja achiziționate/pe

stoc respectivele autovehicule, chiar și în cazul în care oferta sa nu va fi declarată câștigătoare.

Prin răspunsul la clarificări, postat în SEAP în data de ... autoritatea contractantă a menționat că menține cerința astfel cum a fost formulată în documentația de atribuire, cu justificarea că „având în vedere faptul că prestatorul trebuie să prezinte în termen de 30 zile de la semnarea contractului toate documentele privind înmatricularea, polițele Casco etc, autoritatea contractantă consideră că la momentul ofertării acesta trebuie să dispună de o formă de angajament cu un producător/dealer care să îi permită furnizarea datelor la care se face referire în caietul de sarcini”.

Contestatoarea consideră că cerința din caietul de sarcini este restrictivă și abuzivă, de natură să favorizeze anumiți operatori economici, care au deja achiziționate/pe stoc autovehiculele la data depunerii ofertelor, în defavoarea unui operator economic care, deși nu are achiziționate/pe stoc autovehiculele la momentul depunerii ofertelor, are posibilitatea reală ca, în cazul adjudecării procedurii în favoarea sa, să contracteze efectiv autovehiculele conforme cerințelor din caietul de sarcini, astfel încât să fie în măsură să îndeplinească cerințele documentației de atribuire și ale contractului de achiziție publică, în special în ceea ce privește livrarea unor autovehicule noi, cu respectarea termenul maxim de înmatriculare a autovehiculelor, de 30 zile de la semnarea contractului de achiziție publică.

Autoritatea contractantă, prin răspunsul la solicitarea de clarificări, precizează că înțelege să mențină această cerință, deși este evident că ofertarea, adjudecarea procedurii în favoarea unui anumit operator economic și semnarea contractului de achiziție publică cu acesta au loc la date diferite, între care poate exista un interval de timp însemnat, conform procedurilor legale în materia achizițiilor publice, luându-se în calcul perioada de evaluare oferte, desemnarea ofertantului câștigător, încheierea contractului de achiziție publică cu respectarea termenelor de așteptare, fără a mai lua în calcul și posibilele întârzieri datorate unor eventuale contestații.

De asemenea, contestatoarea apreciază că, menținerea de către autoritatea contractantă a acestei cerințe, nu este justificată.

Conform uzanțelor în domeniul auto, o „formă de angajament cu un producător/dealer”, la momentul depunerii ofertelor, implică un angajament ferm și irevocabil din partea ambilor operatori economici (oferant și dealer) de a cumpăra, respectiv de a rezerva ofertantului, pe o perioadă corespunzătoare, un anumit număr de autovehicule, având caracteristicile tehnice solicitate în caietul de sarcini și ulterior de a le furniza cu respectarea termenului de livrare solicitat, fără să existe la momentul „angajamentului” individualizarea concretă a autovehiculelor prin numere de înregistrare (serii de șasiu).

Individualizarea exactă a autovehiculelor, prin comunicarea de către dealer a seriilor de șasiu, se face numai după perfectarea contractului de vânzare-cumpărare și la momentul emiterii facturii de vânzare-cumpărare.

În aceste condiții, este evident faptul că cerința autorității contractante de individualizare a autovehiculelor la momentul ofertării implică, de fapt, ca ofertantul să aibă deja cumpărate/pe stoc autovehiculele.

Totodată, apreciază abuzivă și nelegală cerința autorității contractante, cu atât mai mult cu cât prezentarea la momentul depunerii ofertei a numerelor de identificare (seriilor de șasiu) a autovehiculelor nu este de natură să dovedească nici conformitatea autovehiculelor cu specificațiile tehnice solicitate prin caietul de sarcini, nici acoperirea necesităților obiective ale autorității contractante și nici nu poate fi justificat ca un avantaj pentru autoritatea contractantă.

Astfel, există și posibilitatea ca pe perioada dintre data depunerii ofertelor și data încheierii contractului de achiziție publică, perioadă ce include perioada de evaluare a ofertelor, termenele legale de așteptare, perioada de soluționare a eventualelor contestații și plângeri, producătorul/dealer-ul să înstrăineze unul dintre autovehicule, identificat cu un anumit număr de identificare, fiind perfect capabil să furnizeze un alt autovehicul cu aceleași caracteristici tehnice, dar cu un alt număr de identificare (serie de șasiu).

În concluzie, autoarea contestației solicită anularea răspunsului la întrebarea 1 din Clarificarea 1 și modificarea documentației de atribuire, în sensul eliminării cerinței de prezentare în cadrul ofertei a tabelului cu numerele de identificare ale autovehiculelor.

2. Referitor la limita maximă de consum de combustibil, se arată că, în documentația de atribuire, Secțiunea II - Caietul de sarcini, la Cerințe minime obligatorii, pct. 2 lit b), s-a menționat: „combustibilul va fi asigurat de prestator, prin punerea la dispoziția beneficiarului a unui card de carburant pentru fiecare autoturism în limita maximă de consum de 250 l/lună (cardurile vor fi emise de către o compania cu acoperire națională); Beneficiarul va deconta strict cantitatea de combustibil consumată [...]”.

Față de aceste cerințe din documentația de atribuire, contestatoarea a transmis o cerere de clarificări (întrebarea nr. 2), prin care a solicitat autorității contractante să confirme că autovehiculele nu vor fi alimentate suplimentar, încadrându-se în limita maximă a 250 l/lună combustibil pentru fiecare autovehicul, iar prin întrebarea nr. 3, a solicitat autorității contractante să confirme că, în cazul în care, pe parcursul derulării contractului, autoritatea contractantă încalcă obligația de încadrare în limita maximă de combustibil de 250l/lună/autovehicul (autovehiculele fiind alimentate suplimentar, chiar dacă din bugetul propriu), atunci va suporta și toate costurile generate ca urmare a încălcării acestei obligații, cum ar fi: uzura suplimentară a autovehiculelor, eventualele defecțiuni datorate alimentării cu un carburant neconform (neacoperite de garanție și asigurare), costurile aferente reviziilor suplimentare (efectuate la atingerea numărului de kilometri stabilit de producător).

Prin răspunsul la clarificări, postat în SEAP în data de ... autoritatea contractantă a evitat să dea un răspuns concret la solicitarea sa,

menționând că, întrucât la răspunsul la întrebarea nr. 2 a confirmat că autoturismele nu vor fi alimentate suplimentar, peste limita de 250 l/lună, nu își poate asuma obligațiile la care s-a făcut referire.

Având în vedere faptul că solicitarea a avut în vedere asumarea răspunderii autorității contractante, nu în cazul în care respectă limita maximă de consum, ci doar în cazul în care încalcă această obligație, alimentând suplimentar autovehiculele, contestatoarea consideră că autoritatea contractantă nu poate fi exonerată de răspunderea pentru costurile generate ca urmare a încălcării acestei obligații (exemplificate și în cadrul solicitării de clarificări), cu atât mai mult cu cât încadrarea în limita maximă de consum de 250 l/lună/autovehicul este o cerință în concordanță cu prevederile caietului de sarcini și confirmată prin răspunsul la întrebarea nr. 2 de clarificări.

Mai mult, se precizează că, solicitarea a avut în vedere și faptul că, pe perioada contractului, posesia și folosința autovehiculelor aparține în exclusivitate autorității contractante și/sau prepușilor săi și, chiar în cazul în care ar exista un control periodic din partea prestatorului, constatările ar fi post eveniment, fără posibilitatea de remediere (având în vedere și situația în care prepușii ar alimenta suplimentar, din surse proprii, cu un combustibil necorespunzător, care ar putea produce defecțiuni neacoperite de garanția producătorului).

În aceste condiții, având în vedere confirmarea autorității contractante că se va încadra în limita maximă de combustibil pusă la dispoziție de prestator (de 250 l/lună/autovehicul) este de neînțeles încercarea acesteia de exonerare de orice răspundere față de fapta prepușilor săi, atât timp cât va respecta această obligație, precum și refuzul acesteia de a accepta solicitarea legitimă și de a-și asuma răspunderea în cazul încălcării acestei obligații.

Față de cele arătate, autoarea contestației solicită anularea răspunsului la întrebarea nr. 3 din Clarificarea 1 și obligarea autorității contractante la emiterea unui răspuns, în sensul asumării răspunderii pentru prejudiciile cauzate ca urmare a încălcării acestei obligații de către autoritatea contractantă și/sau prepușii acesteia și suportarea tuturor costurilor generate, cum ar fi, de exemplu, uzura suplimentară a autovehiculelor, eventualele defecțiuni datorate alimentării cu un carburant neconform (neacoperite de garanție și asigurare), costurile aferente reviziilor suplimentare (efectuate la atingerea numărului de kilometri stabilit de producător, în cazul în care, pe parcursul derulării contractului, va încălca obligația de încadrare în limita maximă de combustibil de 250l/lună/autovehicul (autovehiculele fiind alimentate suplimentar).

3. În documentația de atribuire, Secțiunea II - Caietul de sarcini, la Cerințe minime obligatorii, pct. 3 - Alte obligații și responsabilități ale prestatorului, lit c) și d), autoritatea contractantă a solicitat:

„c) Prestatorul ia cunoștință de faptul că achizitorul nu va plăti decât contravaloarea chiriei, combustibilului consumat și verificarea (auditarea) cheltuielilor; nu va fi decontat niciun cost cu reparațiile

și/sau mentenanța indiferent de starea autoturismelor la un moment dat sau la predarea la încheierea contractului;

d) Prestatorul își asumă orice uzură internă și/sau externă a autovehiculelor închiriate, inclusiv eventualele distrugereri ale vopselei datorată aplicării de materiale autocolante pentru promovarea POS Mediu”.

Față de aceste cerințe din caietul de sarcini, contestatoarea a transmis o cerere de clarificări (întrebarea nr. 7 din Clarificarea 1) prin care a solicitat autorității contractante să accepte că va răspunde pentru daunele aduse autovehiculelor, din culpa sa sau a prepușilor săi, prin utilizarea necorespunzătoare a autovehiculelor, cu nerespectarea manualului de utilizare/instrucțiunilor de exploatare/carnetului de garanție și service, dând și o serie de exemple concrete de utilizare necorespunzătoare cum ar fi: alimentarea cu alt tip de carburant decât cel prevăzut în cartea mașinii, cum ar fi benzină în loc de motorină, circularea în continuare cu autovehiculul, deși indicatorii de bord alertează o avarie ce impun prezentarea la un service autorizat etc.

De asemenea, s-a solicitat remedierea documentației de atribuire, în sensul eliminării sau adaptării cerințelor de la lit. c) și d) de la pct. 3 din caietul de sarcini, care, pe lângă faptul că sunt în contradicție cu prevederile de la art. 14.2. din Modelul de contract publicat de autoritatea contractantă (și precizat ca fiind obligatoriu), potrivit căroră „Achizitorul se obligă să exploateze produsele conform manualului de utilizare/instrucțiunilor de exploatare ale producătorului, puse la dispoziție de prestator”, încalcă și prevederile legale imperative în materia contractului de locațiune (închiriere), potrivit căroră:

- Locatarul este obligat să folosească bunul închiriat cu prudență și cu diligență (art. 1796 Cod Civil);

- La încetarea locațiunii, locatarul este obligat să restituie bunul luat în locațiune în starea în care l-a primit, în afară de ceea ce a pierit sau s-a deteriorat din cauza vechimii (art. 1821 Cod Civil),

- Locatarul răspunde pentru degradarea bunului închiriat în timpul folosinței sale, inclusiv cea cauzată de incendiu, dacă nu dovedește că a survenit fortuit. (art. 1822 Cod Civil).

Prin răspunsul la clarificări, postat în SEAP în data de ... autoritatea contractantă a evitat să dea un răspuns concret, precizând următoarele: *„La calculul valorii estimate a contractului, autoritatea contractantă a avut în vedere o asigurare CASCO care să acopere orice gen de riscuri, precum și o sumă pentru reparații și de aceea în caietul de sarcini/prevederile contractuale au fost inserate paragrafele la care faceți referire. Prin urmare la întocmirea ofertei (propunerii financiare) ofertanții trebuie să țină cont de aceste prevederi contractuale și să ofere o valoare acoperitoare pentru aceste categorii de riscuri (care să fie acoperite de polița CASCO sau de valoarea inclusă în ofertă aferentă reparațiilor).”*

Pentru aceste considerente, autoarea contestației solicită Consiliului anularea răspunsului la întrebarea nr. 7 din Clarificarea 1 și obligarea la emiterea unui răspuns, în sensul asumării răspunderii pentru prejudiciile

cauzate, ca urmare a încălcării obligației de utilizare corespunzătoare a autovehiculelor de către autoritatea contractantă și/sau prepușii acesteia, precum și eliminarea cerințelor de la pct. 3 lit. c) și d) din caietul de sarcini.

4. Referitor la prevederile fișei de date a achiziției și ale caietului de sarcini privind durata contractului:

- În fișa de date a achiziției este menționată perioada contractului de 30 luni. În caietul de sarcini este precizat faptul că „durata contractului este de 30 luni, dar nu mai târziu de data limită reglementată prin POS Mediu pentru prestarea serviciilor și emiterea facturilor. În funcție de data semnării contractului de achiziție publică, durata contractului va fi ajustată corespunzător. La data publicării acestui anunț, data limită de emitere a ultimei facturi este 31.12.2015.”

- În Secțiunea Formulare - Formularul 12 (Propunere financiară detaliată), se menționează că la stabilirea prețului pentru „Chirie” se va lua în calcul numărul de luni pe care se derulează proiectul, respectiv 30 luni.

- Conform documentației de atribuire nu se acceptă depunerea de oferte alternative.

- Având în vedere răspunsurile autorității contractante la solicitarea de clarificări, respectiv:

Nr. crt.	Întrebări	Răspunsuri
4.	Având în vedere mențiunile din Caietul de sarcini referitor la durata contractului, va rugăm să precizați în clar dacă durata contractului va fi de la data emiterii ordinului de începere (emis conform prevederilor din Caietul de sarcini) și până la 31.12.2015.	Termenul de 31.12.2015 este stabilit în conformitate cu Regulamentul CE 1083/2007. Dacă respectivul Regulament va fi modificat, iar termenul de 31.12.2015 va fi extins, contractul va fi prelungit corespunzător (în limita duratei de 30 de luni).
5.	Va rugăm să precizați dacă mașinile vor fi utilizate de autoritatea contractantă în luna decembrie 2015, respectiv dacă durata de închiriere include și aceasta luna.	Autoturismele vor fi utilizate până în luna noiembrie 2015 , pentru a exista timpul necesar aprobării raportului de activitate, urmând ca factura aferentă să fie emisă în luna decembrie 2015.

Răspunsurile nu au fost de natură să ofere informații precise, astfel încât operatorul economic să dețină toate datele necesare și să poată fi în măsură să întocmească o ofertă competitivă, în acord cu cerințele din documentația de atribuire, astfel încât petenta solicită Consiliului să oblige autoritatea contractantă să modifice/anuleze răspunsurile la întrebările 4 și 5 și să precizeze în mod clar care este perioada exactă pentru care se va face oferta financiară: pentru 30 luni sau până la 31.12.2015 sau până la 30.11.2015, astfel încât să fie evitată depunerea de oferte alternative sau care nu se pot compara.

Prin adresa nr. 23296/...-... Consiliul a solicitat autorității contractante transmiterea punctului de vedere la contestație și documentele din dosarul achiziției publice.

Prin adresa nr. 154373/AM/21.11.2013, înregistrată la Consiliu cu nr. 40026/... autoritatea contractantă a comunicat punctul său de vedere cu privire la contestație, atașând și copia dosarul achiziției în forma existentă la acel moment. Prin punctul de vedere, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației S.C. ... S.A., ca nefondată.

Referitor la cerința includerii în cadrul ofertei a tabelului cu numerele de identificare ale autovehiculelor, s-a solicitat, prin documentația de atribuire, ca ofertanții să prezinte în cadrul propunerii tehnice *„fișele tehnice ale autoturismelor, un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite și o situație privind dotarea fiecărui autoturism, care să dovedească conformitatea cu cerințele din caietul de sarcini”*.

Pentru a nu îngrădi accesul operatorilor economici la procedura de atribuire, autoritatea contractantă nu a solicitat nicio formă de angajament cu un producător/dealer pentru achiziționarea autoturismelor care fac obiectul contractului, aceasta permițând prezentarea doar a unui tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite, ceea ce permite operatorilor economici să încheie sau nu cu un producător/dealer o formă de angajament care să îi permită furnizarea datelor la care se face referire în caietul de sarcini.

Având în vedere faptul că prestatorul trebuie să prezinte în termen de doar 30 zile de la semnarea contractului toate documentele privind înmatricularea, polițele Casco etc, autoritatea contractantă consideră că acest termen nu poate fi respectat dacă la momentul ofertării operatorul economic nu dispune de informațiile solicitate prin caietul de sarcini, deci nu are încheiată o formă de angajament cu un producător/dealer.

Autoritatea contractantă a inițiat pentru a treia oară atribuirea contractului pentru acest tip de servicii, astfel încât semnarea acestuia și intrarea în posesia celor 17 autoturisme este foarte urgentă. De aceea, autoritatea contractantă a solicitat în caietul de sarcini unele elemente (între care și tabelul cu numerele de identificare ale autovehiculelor) care să îi confere o siguranță că, operatorul economic câștigător, va dispune de autovehiculele respective și le va putea pune la dispoziția beneficiarului la termenele prevăzute în caietul de sarcini.

În ceea ce privește următoarele două puncte din contestație [2. Referitor la limita maximă de combustibil; 3. Referitor la punctul 3 din Caietul de sarcini - Alte obligații și responsabilități ale prestatorului - lit. c) și d)], autoritatea contractantă susține că, la întocmirea cererii de finanțare a proiectului, a luat în calcul, conform legislației în vigoare, un consum de carburant de 250 litri pe lună. De aceea, depășirea acestuia nu este posibilă, lucru asumat de autoritatea contractantă prin răspunsul la întrebarea nr. 2 din cadrul Clarificării nr. 1.

Ca atare, asumarea răspunderii pentru prejudicii ce se pot produce în cazul depășirii consumului de 250l/lună nu are obiect, atâta timp cât acest lucru nu se va întâmpla.

De asemenea, la întocmirea cererii de finanțare a proiectului, autoritatea contractantă a estimat un buget pentru polița CASCO și pentru reparații, pe care îl consideră acoperitor pentru toate situațiile

invocate de către contestatoare. Mai mult, autoritatea contractantă nu poate plăti aceleași categorii de cheltuieli (ex. reparații), pentru aceleași autovehicule, dintr-un alt proiect, în cazul în care acestea nu ar fi incluse în valoare ofertată, întrucât aceasta ar reprezenta o dublă finanțare, lucru nepermis de legislația în vigoare.

La calculul valorii estimate a contractului, autoritatea contractantă a avut în vedere o asigurare CASCO care să acopere orice gen de riscuri, precum și o sumă destul de mare pentru reparații (având în vedere că autovehiculele vor fi noi la momentul demarării contractului) și de aceea în caietul de sarcini/prevederile contractuale au fost inserate paragrafele la care se face referire în contestație. Prin urmare, la întocmirea ofertei (propunerii financiare) ofertanții trebuie să țină cont de aceste prevederi contractuale și să oferteze o valoare acoperitoare pentru toate categoriile de cheltuieli invocate de contestatoare, care ar putea apărea în cadrul acestui contract (care să fie acoperite fie de polița CASCO, fie de valoarea inclusă în ofertă aferentă reparațiilor).

Referitor la durata contractului, autoritatea contractantă menționează că, la întocmirea cererii de finanțare a contractului, a avut în vedere o durată de 30 luni, pe care ofertantul să o includă în ofertă, conform formularelor atașate documentației de atribuire. Având în vedere că procedura de atribuire a fost anulată de două ori, autoritatea contractantă a făcut, în prezenta documentația de atribuire, precizări suplimentare la „Durata contractului”, și anume: *„30 luni, dar nu mai târziu de data limită reglementată prin POS Mediu pentru prestarea serviciilor și emiterea facturilor. În funcție de data semnării contractului de achiziție publică, durata contractului va fi ajustată corespunzător. La data publicării acestui anunț, data limită de emiteră a ultimei facturi este 31.12.2015.”*

Prin Clarificarea nr. 1, postată în SEAP, autoritatea contractantă a explicat modalitatea de prestare a serviciilor conform reglementărilor actuale privind POS Mediu, lăsând posibilitatea ca, în cazul modificării POS Mediu, durata contractului să fie prelungită și după data de 31.12.2015, în limita maximă de 30 luni (existentă în Cererea de finanțare).

Odată aprobată cererea de finanțare a prezentului proiect, beneficiarul (autoritatea contractantă) nu are în mod obiectiv posibilitatea/dreptul de a opera modificări în ceea ce privește structura obiectului achiziției, durata proiectului, obligația acesteia fiind de a respecta întocmai angajamentele care au fost prevăzute în cadrul cererii de finanțare.

În răspuns la punctul de vedere al autorității contractante, contestatoarea a transmis Consiliului adresa nr. A1172/26.11.2013 prin care precizează:

1. Referitor la cerința prezentării în cadrul ofertei a tabelului cu numerele de identificare ale autovehiculelor.

i) Prin punctul de vedere transmis, autoritatea contractantă susține că nu a solicitat nicio formă de angajament cu un producător/dealer, ci doar un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite, cu

justificarea că acest fapt permite operatorilor economici să încheie sau nu cu un producător/dealer o formă de angajament care să îi permită furnizarea datelor la care se face referire.

În opinia contestatoarei, punctul de vedere al autorității contractante este vădit nefondat, aceasta aflându-se într-o gravă eroare întrucât este bine cunoscut faptul că nu este posibilă obținerea informațiilor privind numerele de identificare ale autovehiculelor decât în momentul în care s-a perfectat contractul de vânzare-cumpărare cu producătorul/dealerul și la momentul emiterii de către acesta a facturii de vânzare-cumpărare.

Este de notorietate faptul că aceste informații nu sunt comunicate de producător/dealer anterior emiterii facturii, nici chiar în situația existenței unui angajament prealabil și cu atât mai puțin în lipsa vreunuia.

Astfel, nu poate fi reținută susținerea autorității contractante că ofertantul ar putea deține lista cu seriile de șasiu (numerele de identificare) fără să aibă încheiat un contract de vânzare-cumpărare cu producătorul/dealerul, acesta fiind singura formă de angajament care ar permite obținerea informațiilor privind seriile de șasiu ale autovehiculelor.

Așa cum a arătat și în cadrul contestației depuse, contestatoarea susține că conform uzanțelor în domeniul auto, o "formă de angajament cu un producător/dealer" la momentul depunerii ofertelor implică un angajament ferm și irevocabil din partea ambilor operatori economici (ofertant și dealer) de a cumpăra, respectiv de a rezerva, pe o perioadă corespunzătoare, ofertantului un anumit număr de autovehicule, având caracteristicile tehnice solicitate în caietul de sarcini și ulterior de a le furniza cu respectarea termenului de livrare solicitat, fără să existe la momentul "angajamentului" individualizarea concretă a autovehiculelor prin numere de identificare (serii de șasiu).

Astfel, în cadrul "angajamentului" poate fi vorba doar de bunuri determinate generic (res genera), care se individualizează prin însușirile categoriei din care fac parte (individualizarea lor realizându-se doar prin indicarea numărului de autovehicule și a specificațiilor tehnice ale acestora).

De asemenea, susține că se poate vorbi de bunuri individual determinate (res certa), individualizate prin însușiri proprii, specifice (în speță, autovehicule individualizate prin seria de șasiu - numărul de identificare), numai după perfectarea contractului de vânzare-cumpărare și la momentul emiterii facturii de vânzare-cumpărare, acesta fiind primul moment la care dealerul comunică informațiile privind seriile de șasiu ale autovehiculelor.

Mai mult, având în vedere existența contractului de vânzare cumpărare și a facturii de vânzare, ofertantul are obligația de a achita contravaloarea autovehiculelor, chiar și în situația în care oferta sa nu este declarată câștigătoare.

Având în vedere cele de mai sus, este evident faptul că cerința autorității contractante de individualizare a autovehiculelor la momentul

ofertării, prin indicarea seriilor de șasiu, implică, de fapt, ca ofertantul să aibă deja cumpărate/pe stoc autovehiculele la momentul depunerii ofertelor, chiar dacă nu există nicio certitudine că ofertantul va fi declarat câștigătorul procedurii de achiziție.

ii) În altă ordine de idei, arată că prin însăși răspunsul la întrebarea 1 din cererea de clarificări, autoritatea contractantă a precizat foarte clar că "autoritatea contractantă consideră că la momentul ofertării ofertantul trebuie să dispună de o formă de angajament cu un producător/dealer, care să îi permită furnizarea datelor la care se face referire în caietul de sarcini".

Față de aceasta, contestatoarea consideră că, este evident faptul că autoritatea contractantă înțelege să mențină o cerință restrictivă și abuzivă, de natură să favorizeze anumiți operatori economici, care au deja achiziționate/pe stoc autovehiculele la data depunerii ofertelor, în defavoarea unui operator economic care, deși nu are achiziționate/pe stoc autovehiculele la momentul depunerii ofertelor, are posibilitatea reală ca în cazul adjudecării procedurii în favoarea sa, să contracteze efectiv autovehiculele conforme cerințelor din caietul de sarcini astfel încât să fie în măsură să îndeplinească cerințele documentației de atribuire și ale contractului de achiziție publică, în special în ceea ce privește livrarea unor autovehicule noi, cu respectarea termenul maxim de înmatriculare a autovehiculelor de 30 zile de la semnarea contractului de achiziție publică.

Totodată, contestatoarea reiterează cele susținute în cadrul contestației și anume că prezentarea la momentul depunerii ofertei a numerelor de identificare (seriilor de șasiu) a autovehiculelor nu este de natură să dovedească nici conformitatea autovehiculelor cu specificațiile tehnice solicitate prin caietul de sarcini, nici acoperirea necesităților obiective ale autorității contractante și nici nu poate fi justificat ca un avantaj pentru autoritatea contractantă.

iii) În opinia contestatoarei, nu poate fi reținută nici susținerea autorității contractante în sensul că "termenul de 30 zile de la semnarea contractului (termen în care ofertantul trebuie să prezinte documentele privind înmatricularea (respectiv copiile cărților de identitate și ale certificatelor de înmatriculare), certificatele de conformitate, polițele CASCO și RCA, dovada achitării rovinietei, nu poate fi respectat dacă la momentul ofertării operatorul economic nu dispune de informațiile solicitate prin caietul de sarcini, deci nu are încheiată o formă de angajament cu un producător/dealer".

Astfel, pe lângă faptul că, autoritatea contractantă face o confuzie, voită sau nu, între existența unei "forme de angajament" între ofertant și dealer și existența unui contract de vânzare-cumpărare între aceștia, aceasta înțelege totodată să susțină că termenul de 30 zile de la semnarea contractului și până la data la care trebuie prezentate documentele mai sus-menționate este insuficient.

Contestatoarea susține că, termenul de 30 zile solicitat de autoritatea contractantă este suficient pentru ca ofertantul câștigător să achiziționeze și să realizeze înmatricularea unui număr de doar 17

autovehicule (cât fac obiectul contractului) și încheierea polițelor de asigurare, fiind cunoscut că aceste formalități pot fi îndeplinite cu celeritate, cu atât mai mult cu cât ofertantul a obținut anterior, în scopul întocmirii ofertei și îndeplinirii contractului de achiziție în eventualitatea atribuirii acestuia în favoarea sa, oferte ferme în acest sens din partea producătorului/dealerului și a asigurătorului.

În același timp, consideră ca fiind nesustenabilă poziția autorității contractante, cu atât mai mult cu cât ofertantul își asumă prin oferta sa și ulterior, prin contractul încheiat, obligația de a respecta termenul de 30 zile mai sus-menționat, împrejurare ce permite autorității contractante ca, în cazul unui comportament necorespunzător din partea operatorului economic, să perceapă penalități, precum și să execute garanția de bună execuție constituită de operatorul economic.

iv) Consideră, de asemenea, că nu poate fi reținut nici argumentul invocat de autoritatea contractantă și anume că semnarea contractului și intrarea în posesia celor 17 autoturisme este foarte urgentă întrucât autoritatea contractantă a inițiat pentru a treia oară atribuirea contractului pentru astfel de servicii și că cerința prezentării tabelului cu numerele de identificare îi conferă o siguranță că operatorul economic câștigător va dispune de autovehiculele respective.

Astfel, împrejurarea că autoritatea a inițiat pentru a treia oară procedura de atribuire nu poate constitui un argument pentru a impune ca ofertantul să fie la momentul ofertării proprietarul autovehiculelor/să le aibă pe stoc.

Prin oferta depusă și ulterior, prin contractul de achiziție, ofertantul își asumă obligația să livreze autovehiculele în termenul limită solicitat. De asemenea, își asumă și răspunderea contractuală pentru neîndeplinirea, îndeplinirea necorespunzătoare sau cu întârziere a acestei obligații.

Pe de altă parte, împrejurarea că un ofertant are pe stoc autovehiculele nu este de natură a conferi autorității contractante certitudinea că acesta le va livra în termenul solicitat.

În concluzie, având în vedere argumentele expuse mai sus precum și cele menționate în cadrul contestației depuse, solicită Consiliului să constate că cerința autorității contractante este o cerință restrictivă, abuzivă și nelegală, și, pe cale de consecință, să admită contestația cu privire la acest capăt de cerere și să dispună anularea răspunsului la întrebarea 1 din Clarificarea 1 și modificarea documentației de atribuire, în sensul eliminării cerinței de prezentare în cadrul ofertei a tabelului cu numerele de identificare ale autovehiculelor.

2. Referitor la limita maximă de consum de combustibil.

În ceea ce privește punctul de vedere transmis de autoritatea contractantă cu privire la asumarea răspunderii în cazul depășirii limitei maxime de combustibil, consideră că, așa cum a fost formulat, acesta nu contraargumentează în nici un fel aspectele invocate de ea în cadrul contestației.

Astfel, așa cum a arătat și în cuprinsul contestației, răspunderea autorității contractante ar urma să fie "activată" doar în măsura în care,

din motive ce nu pot fi imputabile prestatorului, autoritatea contractantă sau prepușii acesteia încalcă obligația de încadrare în limita maximă de combustibil, în caz contrar neexistând niciun fel de sancțiune.

În aceste condiții, consideră ca fiind total insuficient "argumentul" autorității contractante conform căruia, "asumarea răspunderii pentru prejudicii ce se pot produce în cazul depășirii consumului de 250l/tună nu are obiect, atât timp cât acest lucru nu se va întâmpla", cu atât mai mult cu cât, încălcarea obligațiilor de către autoritatea contractantă sau de prepușii acesteia, conform principiilor și clauzelor oricărui contract sinalagmatic, dă dreptul celeilalte părți la repararea prejudiciilor suferite fiind atrasă, conform Codului Civil, răspunderea contractuală a părții în culpă.

În concluzie, având în vedere cele mai sus menționate, precum și argumentele prezentate în cadrul contestației, solicită Consiliului să admită contestația cu privire la acest capăt de cerere și să dispună anularea răspunsului la întrebarea 3 din Clarificarea 1 și obligarea autorității contractante la emiterea unui răspuns, în sensul asumării răspunderii pentru prejudiciile cauzate ca urmare a încălcării acestei obligații de către autoritatea contractantă și/sau prepușii acesteia și suportarea tuturor costurilor generate, cum ar fi, de exemplu, uzura suplimentară a autovehiculelor, eventualele defecțiuni datorate alimentării cu un carburant neconform (neacoperite de garanție și asigurare), costurile aferente reviziilor suplimentare (efectuate la atingerea numărului de kilometri stabilit de producător în cazul în care, pe parcursul derulării contractului, va încălca obligația de încadrare în limita maximă de combustibil de 250l/lună/autovehicul (autovehiculele fiind alimentate suplimentar).

3. Referitor la Caietul de sarcini - pct. 3 Alte obligații și responsabilități ale prestatorului- lit. c) și d).

Prin punctul de vedere transmis, autoritatea contractantă a precizat faptul că "a estimat un buget pentru polița CASCO și pentru reparații, pe care îl consideră acoperitor pentru toate situațiile invocate de către contestatoare", că "avut în vedere o asigurare CASCO, care să acopere orice gen de riscuri precum și o sumă destul de mare pentru reparații.

Astfel, autoritatea contractantă înțelege să solicite ca ofertanții "să oferteze o valoare acoperitoare pentru toate categoriile de cheltuieli invocate de contestatoare, care ar putea apărea în cadrul acestui contract (care să fie acoperite fie de polița CASCO, fie de valoarea inclusă în ofertă aferentă reparațiilor)".

Pe lângă argumentele invocate în cadrul contestației și pe care înțelege să le reitereze cu această ocazie, privind obligativitatea asumării răspunderii autorității contractante în cazul încălcării obligației contractuale și legale de a utiliza autovehiculele cu respectarea dispozițiilor imperative ale Codului Civil incidente și cu respectarea instrucțiunilor de exploatare ale producătorului, contestatoarea dorește să arate, totodată, și faptul că poziția autorității contractante vine în contradicție cu unul din principiile de bază ale atribuirii contractelor de achiziție publică, respectiv cel al eficienței utilizării fondurilor.

Astfel, având în vedere solicitarea autorității contractante de a se lua în calcul la întocmirea ofertei financiare, în conținutul chiriei, toate cheltuielile care "ar putea apărea în cadrul contractului (acoperite fie de polița CASCO, fie de valoarea aferentă reparațiilor)", înțelege că ar trebui luată în calcul inclusiv situația ipotetică ca, pe parcursul derulării contractului, toate cele 17 autoturisme să sufere avarii sau chiar daună totală ca urmare a neglijenței, culpei sau intenției autorității contractante sau a prepușilor acesteia.

Având în vedere că aceste situații sunt neacoperite de polița CASCO, oricât de extinsă ar fi aceasta, precum și faptul că se solicită ca pe parcursul contractului, să se mențină numărul de autovehicule contractat, este evident că prestatorul ar trebui ca, pe lângă repararea autovehiculelor, să ia în calcul eventualitatea daunei totale a tuturor celor 17 autovehicule, ceea ce ar însemna prevederea în ofertă a unei sume necesare pentru cumpărarea a încă 17 autovehicule.

În aceste condiții, este evident faptul că operatorul economic ar trebui să ofere o valoare cât mai mare, poate chiar să o dubleze față de o valoare reală, corectă pentru un contract de închiriere, ceea ce pune autoritatea contractantă în imposibilitatea justificării fondurilor utilizate.

În concluzie, având în vedere argumentele prezentate în cadrul contestației, precum și cele expuse mai sus, solicită Consiliului să constate că solicitările sale sunt fondate și, pe cale de consecință, să dispună anularea răspunsului la întrebarea nr. 7 din Clarificarea 1 și obligarea autorității contractante la emiterea unui răspuns, în sensul asumării răspunderii pentru prejudiciile cauzate ca urmare a încălcării obligației de utilizare corespunzătoare a autovehiculelor de către autoritatea contractantă și/sau prepușii acesteia, precum și eliminarea cerințelor de la pct. 3 lit c) și d) din Caietul de sarcini.

4. Referitor la prevederile Fișei de date a achiziției și ale Caietului de sarcini privind durata contractului.

Justificarea autorității contractante privind faptul că odată aprobată cererea de finanțare a prezentului proiect, autoritatea contractantă nu are posibilitatea/dreptul de a opera modificări inclusiv în ceea ce privește durata proiectului, obligația acesteia fiind de a respecta întocmai angajamentele care au fost prevăzute în cadrul cererii de finanțare nu este de natură să lămurească aspectele invocate de subscrisa în cadrul contestației.

Împrejurarea că a rămas menționată o perioadă de contractare de 30 luni, în contextul în care procedura de atribuire a fost inițiată, pentru prima dată, la sfârșitul anului 2012, cu justificarea că nu poate fi modificată durata contractului menționată în cadrul cererii de finanțare, nu poate fi invocată de autoritatea contractantă și nici nu poate oferi un răspuns clar cu privire la perioada maximă de contractare, cu atât mai mult cu cât, ținând cont de data de depunere a ofertelor în cazul prezentei proceduri (23.12.2013) și precizările din caietul de sarcini privind data limită de emitere a ultimei facturi (31.12.2015), durata de contractare ar fi putut să fie de maxim 24 luni și nicidecum de 30 luni.

Având în vedere și precizările din clarificări, precum că autoturismele vor fi utilizate până în luna noiembrie 2015, pentru a exista timpul necesar aprobării raportului de activitate, urmând ca factura aferentă să fie emisă în luna decembrie 2015, durata maximă a contractului ar fi putut să fie de maxim 23 luni, în niciun caz de 30 luni.

Având în vedere că toate aceste informații sunt neconcordante, astfel încât operatorul economic nu poate deține toate datele necesare și nu poate fi în măsură să întocmească o ofertă competitivă, în acord cu cerințele din documentația de atribuire, solicită Consiliului să admită contestația pe acest capăt de cerere și să oblige autoritatea contractantă să modifice/anuleze răspunsurile la întrebările 4 și 5 și să precizeze în mod clar care este perioada exactă pentru care se va face oferta financiară: pentru 30 luni sau până la 31.12.2015 sau până la 30.11.2015. astfel încât să fie evitată depunerea de oferte alternative sau care nu se pot compara în mod unitar.

5. În altă ordine de idei, învederează Consiliului și faptul că, prin contestația depusă, nu a încercat nici un moment să împiedice atribuirea contractului de achiziție, nesolicitând după cum se poate observa, anularea procedurii de atribuire, ci doar luarea măsurilor de remediere necesare, procedura putând fi astfel derulată cu încadrarea în termenele stabilite în anunțul de participare.

Astfel, consideră măsurile de remediere solicitate ca fiind perfect pertinente și în acord cu prevederile legale aplicabile, măsuri pe care, în opinia sa, le putea lua însăși autoritatea contractantă, având prerogativele conferite de lege, fapt care ar fi dus la renunțarea de către subscrisa la contestația formulată.

Precizează totodată faptul că solicitarea sa de suspendare a procedurii, formulată în cadrul contestației, a avut în vedere doar dorința de a putea depune în cadrul procedurii o ofertă competitivă și nicidecum intenția de a tergiversa derularea procedurii de atribuire.

Astfel, a luat în calcul și ipoteza în care punctul de vedere, precum și copia dosarului achiziției publice erau transmise de autoritatea contractantă către Consiliu la termenul maxim prevăzut de lege, conform art. 274 alin. 1 din OUG nr. 34/2006, respectiv de 3 zile lucrătoare de la data expirării termenului prevăzut la art. 205 alin. 1 din aceeași ordonanță (3 zile lucrătoare + 11 zile), la care a adăugat și perioada necesară pentru soluționarea de către Consiliu a contestației, conform procedurii prevăzute de același act normativ (respectiv termenul de 20 zile de la data primirii dosarului achiziției publice, conform art. 276), situație ce ar fi putut determina depășirea termenului limită de depunere a ofertelor și punerea în situația de a nu putea depune oferta.

Analizând documentele existente la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

Pentru atribuirea contractului de achiziție având ca obiect „Servicii de închiriere autoturisme, folosite în activitatea AM și OI POS Mediu în perioada 2013 -2015”, ... în calitate de autoritate contractantă a inițiat procedura licitație deschisă, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. ... din 09.11.2013, dată la care a postat și documentația

de atribuire. În data de ... considerându-se nemulțumită de conținutul clarificării nr. 1 postată în SEAP la ... S.C. ... S.A. a înaintat Consiliului prezenta contestație, solicitând „obligarea autorității contractante la anularea/modificarea răspunsurilor la întrebările nr. 1, 3, 4, 5 și 7 din cererea de clarificări (Clarificarea 1) și modificarea documentației de atribuire, în sensul celor prezentate mai jos și în conformitate de prevederile legale, cu respectarea principiilor care guvernează atribuirea contractelor de achiziție publică, respectiv cele ale nediscriminării și tratamentului egal”.

Criticile contestatoarei formulate împotriva cerinței din caietul de sarcini și fișa de date a achiziției, cap. IV.4.1) „Modul de prezentare a propunerii tehnice”, ca ofertanții să prezinte *un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite*, sunt considerate de Consiliu întemeiate. În motivare Consiliul are în vedere dispozițiile art. 2 alin. (1) din OUG nr. 34/2006 potrivit căroră, „Scopul prezentei ordonanțe de urgență îl constituie:

a) promovarea concurenței între operatorii economici;

b) garantarea tratamentului egal și nediscriminarea operatorilor economici;

c) asigurarea transparenței și integrității procesului de achiziție publică;

d) asigurarea utilizării eficiente a fondurilor publice, prin aplicarea procedurilor de atribuire de către autoritățile contractante.”

De asemenea, conform prevederilor art. 35 din aceeași ordonanță de urgență, (1) *Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice.*

(2) *Specificațiile tehnice reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante.*

(5) *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.*

Prin caietul de sarcini, secțiunea „Cerințe minime obligatorii”, punct 1 „Caracteristici minimale tehnice ale autoturismelor oferite”, autoritatea contractantă a solicitat: *Prestatorul va prezenta în cadrul propunerii tehnice fișele tehnice ale autoturismelor, un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite și o situație privind dotarea fiecărui autoturism, care să dovedească conformitatea cu cerințele din caietul de sarcini.*

De asemenea, prin fișa de date a achiziției, la cap. IV.4.1) „Modul de prezentare a propunerii tehnice”, autoritatea contractantă a precizat: *Propunerea tehnică va fi elaborată conform specificațiilor din caietul de sarcini. Îndeplinirea cerințelor caietului de sarcini este obligatorie, în sens contrar oferta va fi considerată neconformă.*

Propunerea tehnică va fi întocmită astfel încât aceasta să corespundă în totalitate cerințelor din Caietul de sarcini. Elementele propunerii tehnice

se vor prezenta detaliat și complet, în corelație cu Caietul de sarcini (se vor prezenta declarațiile și documentele solicitate în caietul de sarcini). Prestatorul va prezenta în cadrul propunerii tehnice fișele tehnice ale autoturismelor, un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite și o situație privind dotarea fiecărui autoturism, care să dovedească conformitatea cu cerințele din caietul de sarcini.

Prin adresa înregistrată la autoritatea contractantă cu nr. 154323 din 18.11.2013, contestatoarea a solicitat:

Având în vedere faptul că:

- potrivit pct. 1 din Caietul de sarcini se solicită livrarea de autovehicule noi,

- numărul de identificare (seria de sașiu) a autovehiculelor poate fi aflat numai în momentul contractării respectivelor autovehicule de la furnizor/dealer/importator,

va solicităm să eliminați cerința din caietul de sarcini de a se prezenta în cadrul ofertei tehnice un tabel cu numerele de identificare a autovehiculelor oferite, fiind o cerință restrictivă și abuzivă întrucât presupune ca la momentul depunerii ofertelor ofertantul să aibă deja achiziționate/pe stoc respectivele autovehicule, chiar și în cazul în care oferta sa nu va fi declarată câștigătoare.

În răspuns la solicitarea contestatoarei, prin Clarificarea nr. 1, postată în SEAP la ... autoritatea contractantă a precizat: *Având în vedere faptul că prestatorul trebuie să prezinte în termen de 30 zile de la semnarea contractului toate documentele privind înmatricularea, polițele Casco, etc, Autoritatea contractantă consideră că la momentul ofertării acesta trebuie să dispună de o formă de angajament cu un producător/dealer care să îi permită furnizarea datelor la care se face referire în caietul de sarcini. Prin urmare Autoritatea contractantă menține cerința așa cum a fost formulată în documentația de atribuire.*

Consiliul consideră cerința autorității contractante ca ofertanții să prezinte *un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite* ca fiind restrictivă și lipsită de relevanță pentru îndeplinirea contractului.

Pe de o parte, nici un operator economic nu a criticat termenul de 30 de zile impus de autoritatea contractantă pentru prezentarea documentelor aferente fiecărui autovehicul, precizate la punctul 2 din caietul de sarcini (inclusiv înmatricularea în România), deci obținerea lor este posibilă în acest interval de timp.

Pe de altă parte, autoritatea contractantă nu are dreptul de a dezavantaja operatorii economici care nu dețin în stoc numărul de autovehicule solicitate sau care nu au o formă de angajament cu un producător/dealer care să le permită furnizarea acestor date. Numărul de identificare (seria de sașiu) a autovehiculelor este lipsit de relevanță la momentul întocmirii ofertei, deoarece acesta nu influențează în niciun fel caracteristicile tehnice ale produsului oferit. Mai mult, nici prin clarificarea nr. 1 și nici prin punctul de vedere la contestație, autoritatea contractantă nu aduce niciun argument pertinent pentru care a solicitat /menține această cerință și nici nu face dovada că în termenul de 30 de zile stabilit ofertanții nu ar putea obține toate documentele solicitate prin

caietul de sarcini pentru fiecare autovehicul. În același timp, prin susținerea imposibilității obținerii acestor documente în 30 de zile, autoritatea contractantă recunoaște că a stabilit acest termen, și implicit a organizat procedura doar pentru operatorii economici ce dețin aceste autovehicule sau care sunt în negocieri avansate cu un producător/dealer, având deja obținute documentele solicitate prin caietul de sarcini.

Având în vedere cele precizate, Consiliul consideră ca fiind un obstacol nejustificat cerința ca operatorii economici să prezinte *un tabel cu numerele de identificare ale autoturismelor oferite*, motiv pentru care va dispune eliminarea ei.

Referitor la refuzul autorității contractante de a-și asuma răspunderea pentru costurile generate de încălcarea obligației de încadrare în limita maximă de combustibil de 250l/lună/autovehicul (autovehiculele fiind alimentate suplimentar, chiar dacă din bugetul propriu), respectiv eventualele defecțiuni datorate alimentării cu un carburant neconform (neacoperite de garanție și asigurare), costurile aferente reviziilor suplimentare (efectuate la atingerea numărului de kilometri stabilit de producător), Consiliul consideră criticile contestatoarei întemeiate. În susținere, Consiliul are în vedere că prin caietul de sarcini, cap. 6. „Tarife de închiriere, elemente constitutive ale tarifului”, autoritatea contractantă a precizat: *În cadrul proiectului se vor deconta următoarele cheltuieli:*

- *Chirie lunară pentru fiecare mașină;*
- *Combustibil;*
- *Auditul (verificarea) cheltuielilor.*

Chiria lunară pentru fiecare mașină (lei/lună/autovehicul) include:

- *chiria/amortismentul autovehiculului;*
- *reparațiile subansamblelor deteriorate pe durata de derulare a proiectului;*
- *reviziile periodice conform recomandărilor producătorului autovehiculului, inclusiv consumabilele aferente (cum ar fi lichide de ungere, racire, franare, placuțe și discuri de frâna, elemente motrice sau de filtrare, îmbinare, amortizare, becuri etc etc);*
- *echiparea autoturismelor cu anvelope de vară/iarnă conform normelor legislative în domeniul auto în vigoare precum și depozitarea acestora;*
- *plata asigurărilor RCA și CASCO, precum și ITP conform legislației în vigoare;*
- *plata taxelor de drum (rovigneta) în conformitate cu legislația în vigoare;*

Taxele de înmatriculare, timbrul de mediu, numerele de înmatriculare, taxele și impozitele pe mijloacele de transport sunt în sarcina Prestatorului.

Taxele de autostradă, poduri și bacuri, precum și costurile cu parcare autoturismelor închiriate nu vor fi incluse în costurile aferente prezentului contract.

Cantitatea maximă de carburant decontată lunar, nu poate depăși limita maximă de 250 litri/lună/autovehicul conform prevederilor H.G. nr.

55/2010 art. 2, aliniatul 1. Pentru calcularea prețului carburantului, în elaborarea ofertei financiare, se va lua ca preț de referință 7,00 lei/l (exclusiv TVA), urmând ca pe perioada de derulare a contractului să se deconteze prețul cu care se achiziționează efectiv de la pompă, în limita valorii prezentului contract.

Astfel, Consiliul constată că, din conținutul caietului de sarcini rezultă că cantitatea maximă de carburant decontată de autoritatea contractantă nu poate depăși limita maximă de 250 litri/lună/autovehicul. Acest fapt înseamnă că din acest proiect se decontează maxim 250 litri de combustibil/lună/autovehicul și nu înseamnă neapărat că autoritatea contractantă nu poate alimenta autovehiculul cu o cantitate mai mare de 250 litri de combustibil/lună. De asemenea, faptul că autoritatea contractantă a precizat că nu va alimenta autovehiculele cu mai mult de 250 litri/lună nu elimină situațiile de excepție care ar putea duce la alimentarea cu o cantitate suplimentară, ceea ce ar duce în mod corespunzător la un număr mai mare de kilometri parcurși și implicit la un număr mai mare de revizii. În condițiile actuale fiecare operator economic își dimensionează oferta prin raportare la utilizarea a maxim 250 litri/lună/autovehicul, deci un anumit număr de revizii, astfel că prin utilizarea unei cantități mai mari de combustibil, cel puțin numărul suplimentar de revizii trebuie să cadă în sarcina autorității contractante. În conformitate cu cap. 3. lit. h) „Alte obligații și responsabilități ale prestatorului” din caietul de sarcini, „Prestatorul este pe deplin responsabil de efectuarea reviziilor, ITP, reparațiilor etc, în vederea funcționării și circulației corespunzătoare și în condiții de legalitate a autoturismelor pe drumurile publice”.

Prin posibila alimentare cu o cantitate mai mare de 250 litri de combustibil/lună/autovehicul, prestatorul ar fi pus în situația de a achita contracostul unor revizii ce nu au fost luate în calcul la întocmirea ofertei punându-l în situația de a nu-și putea îndeplini obligația luată prin contract, respectiv a asigurării *funcționării și circulației corespunzătoare și în condiții de legalitate a autoturismelor pe drumurile publice*.

În ceea ce privește cea de-a treia critică referitoare la refuzul autorității contractante de a răspunde pentru daunele aduse autovehiculelor, din culpa sa sau a prepușilor săi, prin utilizarea necorespunzătoare a autovehiculelor, cu nerespectarea manualului de utilizare/instrucțiunilor de exploatare/carnetului de garanție și service, Consiliul constată netemeinicia acesteia. În motivare Consiliul are în vedere că la cap. 14. Alte responsabilități ale Achizitorului, din modelul de contract, autoritatea contractantă a precizat:

14.2. Achizitorul se obligă să exploateze produsele conform manualului de utilizare/instrucțiunilor de exploatare ale producătorului, puse la dispoziție de prestator.

14.3. Achizitorul, prin intermediul conducătorilor autoturismelor, va ține evidența zilnică (foi de parcurs) pe ore și tronsoane de drum a deplasărilor efectuate.

14.4. Achizitorul se obligă să permită prestatorului verificarea periodică a stării tehnice autoturismelor.

14.5. *Achizitorul se obligă să nu aducă modificări autoturismelor fără acordul prestatorului, cu excepția colatărilor cu materiale autocolante.*

În același timp, prin documentația de atribuire, Secțiunea II - Caietul de sarcini, la Cerințe minime obligatorii, pct. 3 - Alte obligații și responsabilități ale prestatorului, lit c) și d), autoritatea contractantă a solicitat:

„c) *Prestatorul ia cunoștință de faptul că achizitorul nu va plăti decât contravaloarea chiriei, combustibilului consumat și verificarea (auditarea) cheltuielilor; nu va fi decontat niciun cost cu reparațiile și/sau mentenanța indiferent de starea autoturismelor la un moment dat sau la predarea la încheierea contractului;*

d) *Prestatorul își asumă orice uzură internă și/sau externă a autovehiculelor închiriate, inclusiv eventualele distrugerii ale vopselei datorată aplicării de materiale autocolante pentru promovarea POS Mediu”.*

Relevante în acest sens sunt dispozițiile art. 1796 din Codul civil care prevăd: *Locatarul este obligat să folosească bunul luat în locațiune cu prudență și diligență, potrivit destinației stabilite prin contract sau, în lipsă potrivit celei prezumate după anumite împrejurări, cum ar fi natura bunului, destinația sa anterioară ori cea potrivit căreia locatarul îl folosește.*

De asemenea, în conformitate cu dispozițiile art. 1821 din același act normativ „(1) *La încetarea locațiunii, locatarul, este obligat să restituie bunul luat în locațiune în starea în care l-a primit, în afară de ceea ce a pierit sau sa deteriorat din cauza vechimii”.*

În același timp, dispozițiile art. 1822 din Codul civil prevăd: (1) *Locatarul răspunde pentru degradarea bunului închiriat în timpul folosinței sale, inclusiv cea cauzată de incendiu, dacă nu dovedește că a survenit fortuit.*

(2) *El răspunde inclusiv pentru degradarea cauzată de membrii familiei sale, de sublocatarul său, ca și de fapta altor persoane cărora le-a îngăduit în orice mod folosirea, deținerea sau accesul la bun.*

În acest sens, prin caietul de sarcini autoritatea contractantă a pus în sarcina operatorilor economici încheierea de polițe de asigurare facultativă (CASCO) pentru autovehicule care să acopere toate riscurile (inclusiv, dar fără a se limita la furt, avarii produse prin accident rutier, avarii accidentale, vandalism, pierderea/furtul cheilor, incendiu, trăsnet, explozie, evenimente naturale, evenimente socio-politice) și să includă și asigurarea șoferului și a pasagerilor în caz de accidente).

Totodată, la cap. 6. „Tarife de închiriere, elemente constitutive ale tarifului”, din același caiet de sarcini, la calculul *Chiriei lunare pentru fiecare mașină (lei/lună/autovehicul)*, autoritatea contractantă a permis ofertanților să ia în considerare toate costurile prezumate cu *reparațiile subansamblelor deteriorate pe durata de derulare a proiectului.*

Cu privire la acest aspect, prin clarificarea nr. 1 postată în SEAP la ... ca răspuns la solicitarea de clarificări a contestatoarei, autoritatea contractantă a precizat: *La calculul valorii estimate a contractului, Autoritatea contractantă a avut în vedere o asigurare CASCO care să*

acopere orice gen de riscuri precum și o sumă pentru reparații și de aceea în caietul de sarcini/prevederile contractuale au fost inserate paragrafele la care faceți referire. Prin urmare la întocmirea ofertei (propunerii financiare) ofertanții trebuie să țină cont de aceste prevederi contractuale și să oferteze o valoare acoperitoare pentru aceste categorii de riscuri (care să fie acoperite de polița CASCO sau de valoarea inclusă în ofertă aferentă reparațiilor).

Din verificarea notei justificative nr. 152913/CG/02.07.2013 privind valoarea estimată a contractului, Consiliul constată că autoritatea contractantă a inclus la poziția 8 o valoare aferentă *Reparații, schimb subansamble, schimbare cauciucuri.*

În aceste condiții ofertanții au obligația de a include în cadrul propunerii financiare orice reparație prezumată a se efectua pe perioada de derulare a contractului ce nu este acoperită de asigurarea CASCO sau garanție. Insinuările contestatoarei că ar trebui să includă la acest capitol de reparații o valoare echivalentă costului unei mașini sunt considerate de Consiliu eronate, deoarece în acest caz este vorba de reparații care să facă autovehiculul funcțional și nu de pieirea lui (caz în care nu se mai poate vorbi de reparații ci de înlocuirea lui).

Referitor la critica contestatoarei formulată împotriva caracterului ambiguu al duratei de realizare a contractului, Consiliul constată temeinicia criticilor contestatoarei. În conformitate cu dispozițiile art. 33 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, *Autoritatea contractantă are obligația de a preciza în cadrul documentației de atribuire orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.*

De asemenea, în conformitate cu dispozițiile art. 78 din aceeași ordonanță de urgență, (1) *Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări privind documentația de atribuire.*

(2) *Autoritatea contractantă are obligația de a răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, cât mai repede posibil, la orice clarificare solicitată, într-o perioadă care nu trebuie să depășească, de regulă, 3 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări din partea operatorului economic.*

Prin fișa de date a achiziției, cap. II.3 „Durata contractului sau termenul de finalizare” autoritatea contractantă a precizat: *30 de luni începând de la data atribuirii contractului.*

În același timp, prin caietul de sarcini autoritatea contractantă a precizat: *Durata contractului: 30 luni, DAR NU MAI TÂRZIU DE DATA LIMITĂ REGLEMENTATĂ PRIN POS MEDIU PENTRU PRESTAREA SERVICIILOR ȘI EMITEREA FACTURILOR. ÎN FUNCȚIE DE DATA SEMNĂRII CONTRACTULUI DE ACHIZIȚIE PUBLICĂ, DURATA CONTRACTULUI VA FI AJUSTATĂ CORESPUNZĂTOR. LA DATA PUBLICĂRII ACESTUI ANUNȚ, DATA LIMITĂ DE EMITERE A ULTIMEI FACTURI ESTE 31.12.2015.*

Prin adresa înregistrată la autoritatea contractantă cu nr. 154323 din 18.11.2013, contestatoarea a solicitat:

4. Având în vedere mențiunile din Caietul de sarcini referitor la durata contractului, vă rugăm să precizați în clar dacă durata contractului va fi de la data emiterii ordinului de începere (emis conform prevederilor din Caietul de sarcini) și până la 31.12.2015.

5. Vă rugăm să precizați dacă mașinile vor fi utilizate de autoritatea contractantă în luna decembrie 2015, respectiv dacă durata de închiriere include și această lună.

Prin clarificarea nr. 1 postată în SEAP la ... autoritatea contractantă a precizat:

4. Termenul de 31.12.2015 este stabilit în conformitate cu Regulamentul CE 1083/2007. Dacă respectivul Regulament va fi modificat, iar termenul de 31.12.2015 va fi extins, contractul va fi prelungit corespunzător (în limita duratei de 30 de luni).

5. Autoturismele vor fi utilizate până în luna noiembrie 2015, pentru a exista timpul necesar aprobării raportului de activitate, urmând ca factura aferentă să fie emisă în luna decembrie 2015.

Anunțul de participare a fost publicat în SEAP la 09.11.2013 iar termenul limită conform POS MEDIU este 31.12.2015. Astfel că, de la data publicării anunțului de participare (09.11.2013) și până la 31.12.2015 sunt 25 de luni și 21 de zile, nefiind acoperită perioada preconizată de 30 de luni nici măcar de la data publicării în SEAP a anunțului de participare (fără a mai lua în considerare perioada necesară derulării procedurii de atribuire și încheierii contractului cu ofertantul desemnat câștigător). Prin răspunsul dat la solicitarea de clarificări, autoritatea contractantă nu a clarificat acest aspect ba din contră a amplificat ambiguitatea precizând că durata de 30 de luni va fi avută în vedere în situația în care va fi modificat Regulamentul CE 1083/2007.

Cum prin caietul de sarcini autoritatea contractantă a precizat clar că LA DATA PUBLICĂRII ACESTUI ANUNȚ, DATA LIMITĂ DE EMITERE A ULTIMEI FACTURI ESTE 31.12.2015, durata de realizare a contractului este neclară la acest moment (contrar dispozițiilor art. 33 alin. (1) din OUG nr. 34/2006 care impun o *informare completă, corectă și explicită* a operatorilor economici), motiv pentru care, Consiliul consideră necesar ca aceasta să precizeze în clar care este durata contractului pentru care operatorii economici vor întocmi propunerea financiară.

În aceste condiții, în conformitate cu prevederile art. 278 alin. (2), (4) și (6) 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 ulterioare, Consiliul admite în parte contestația S.C. ... S.A. în contradictoriu cu ... și dispune continuarea procedurii de atribuire după modificarea documentației de atribuire, în sensul:

- eliminării cerinței ca ofertanții să prezinte în cadrul ofertei tabelul cu numerele de identificare ale autovehiculelor;

- asumării răspunderii pentru cel puțin reviziile suplimentare rezultate ca urmare a posibilității alimentării cu mai mult de 250 l/lună/autovehicul;

- precizării duratei contractului ce va fi luată în calcul de ofertanți la întocmirea propunerii financiare.

Respinge ca nefondate criticile contestatoarei de la punctul 3.

Redactată în patru exemplare, conține 23 pagini.

PREȘEDINTE COMPLET,

...

MEMBRU,

...

...

MEMBRU,