



# CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980  
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsr.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. 88 din 05.06.2015, transmisă în original prin serviciul registratură, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 9777 din 05.06.2015, astfel cum a fost completată prin adresa nr. 93 din 08.06.2015, transmisă în original prin serviciul registratură, înregistrată la Consiliu cu nr. 9950 din ..., depusă de ... cu sediul social în ..., ..., ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. ..., având CIF ..., împotriva documentației de atribuire emisă de către ... cu sediul în orașul ..., ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, desfășurată offline, cu etapă finală de licitație electronică, organizată în vederea încheierii acordului-cadru cu scopul de a stabili elementele/condițiile esențiale care vor governa contractele de prestări servicii ce urmează a fi atribuite, având ca obiect „*Servicii de service (întreținere, revizii și reparații accidentale) pentru autovehicule/autospeciale ... și motorizările ... al utilajelor/echipamentelor speciale din dotarea ...*”, coduri CPV 50100000-6 – Servicii de reparare și de întreținere a vehiculelor și a echipamentelor aferente și servicii conexe (Rev.2), 34300000-0 – Piese și accesorii pentru vehicule și pentru motoare de vehicule (Rev.2), s-a solicitat ...

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.



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

**DECIDE:**

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de ..., cu sediul în ..., ..., în contradictoriu cu autoritatea contractantă ..., cu sediul în Localitatea ..., ...

Dispune continuarea procedurii de achiziție publică.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

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 depusă, ..., în calitate de operator economic interesat de participarea la procedura de licitație deschisă, desfășurată offline, cu etapă finală de licitație electronică, organizată de către autoritatea contractantă ..., în vederea încheierii acordului-cadru cu scopul de a stabili elementele/condițiile esențiale care vor governa contractele de prestări servicii ce urmează a fi atribuite, având ca obiect „*Servicii de service (întreținere, revizii și reparații accidentale) pentru autovehicule/autospeciale ... și motorizările ... al utilajelor/echipamentelor speciale din dotarea ...*”, inițiată prin publicarea în sistemul electronic de achiziții publice (SEAP) a anunțului de participare nr. ... din ..., a solicitat ...

Prin aceeași contestație, ... a solicitat, în temeiul art. 275<sup>1</sup> din O.U.G. nr. 34/2006, suspendarea procedurii de achiziție publică, până la soluționarea pe fond a contestației sale. Cererea de suspendare a procedurii de achiziție publică în cauză a fost admisă, prin decizia Consiliului nr. .../.../... din ....

Contestatoarea precizează că actul autorității contractante pe care îl consideră nelegal, este specificația tehnică ce este cuprinsă în cerința nr. 2 din Secțiunea III – Informații juridice, economice, financiare și tehnice, Subsecțiunea III.2. Condiții de participare, punctul III.2.1: Situația personală a operatorilor economici, inclusiv cerințele referitoare la înscrierea în registrul comerțului sau al profesiei, conform căreia „Ofertantul trebuie să fie autorizat R.A.R., Clasa I (cu abilitare din partea producătorului sau a unui reprezentant autorizat al acestuia),

cel puțin pentru activitatea de service A1 pentru categoria de omologare N, (...). În acest caz operatorul economic va prezenta autorizația R.A.R. în copie «conform cu originalul».”

În fapt, contestatoarea face un scurt istoric al procedurii, menționând faptul că sunt încălcate prevederile art. 2 alin. (1) lit. a), b) și d), precum și alin. (2) lit. a) și b) din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare.

... consideră că introducerea specificației tehnice privitoare la faptul că ofertantul trebuie să dețină o autorizație R.A.R. Clasa I, urmărește eliminarea anumitor ofertanți de pe piața concurențială și crearea unui culoar liber pentru alți ofertanți, făcând astfel trimitere la reglementările R.N.T.R. 9.

Contestatoarea afirmă că cerința este artificial introdusă, întrucât deși ... nu deține o autorizație R.A.R. Clasa I, cu toate acestea, îndeplinește condițiile necesare pentru realizarea obiectivelor aferente contractului de servicii în cauză, susținând că atelierul de reparații și întreținere este autorizat Clasa II de către Registrul Auto Român pentru categoriile de autovehicule M, N, O și MAL și toate activitățile de reparații, întreținere, reglări funcționale (A1, A2, A3), precum și reparații, reconstrucții, montări, verificări și/sau etalonări ale componentelor și ale sistemelor vehiculelor rutiere (B1, B2, B3).

Totodată, ... susține că deține stație de inspecții tehnice periodice pentru clasele II și III (toate clasele de autovehicule, cu excepția vehiculelor pe două roți) și atelier verificări tahografe autorizate de către R.A.R., afirmând că atelierul este dotat cu echipamente și scule de lucru în conformitate cu standardele R.N.T.R. și ale producătorilor de autovehicule.

În acest sens, contestatoarea precizează că personalul ... a participat la stadii de training de specialitate organizate de ..., atât în România, cât și în Germania.

Raportat la specificația tehnică ce este cuprinsă în cerința nr. 2, contestatoarea precizează: „anexăm adresa nr. 10531/30.10.2014, emisă de către Registrul Auto Român la solicitarea ... .., care indică faptul că «nu se mai poate pune problema eliberării de către R.A.R. a autorizațiilor tehnice de funcționare în care să se precizeze în mod expres mărcile de autovehicule», întrucât nu se mai fac abilitări în funcție de marcă.”

În acest sens, contestatoarea arată că, în conformitate cu prevederile O.G. nr. 82/2000, Registrul Auto Român autorizează

ateliere de reparații și întreținere „pe clase, în funcție de tipul și complexitatea activității pe care o execută, fără a nominaliza și marca de autovehicule.”

Astfel, contestatoarea, în vederea argumentării îndeplinirii cerințelor privind capabilitatea și capacitatea, redă o analiză a elementelor – cheie referitoare la autorizarea R.A.R., pe clase, conform O.G. nr. 82/2000: „tip de activitate” și „complexitatea activității” și, invocând prevederile anexei 1 la R.N.T.R. 9, care indică tipurile de activități pentru care se poate obține autorizarea: A1, A2, A3, B1, B2 și B3, susține că este autorizată R.A.R. pentru toate aceste activități, inclusiv toate subcategoriile de activități, aferente celor trei categorii de omologare N, respectiv N1, N2 și N3.

Cu privire la cerința din fișa de date, conform căreia „Ofertantul trebuie să fie autorizat R.A.R., Clasa I (cu abilitarea din partea producătorului sau a unui reprezentant autorizat al acestuia), cel puțin pentru activitatea de service A1 pentru categoria de omologare N.”, contestatoarea, făcând trimitere din nou la reglementările R.N.T.R. 9 cu privire la clasificarea operatorilor economici în funcție de tipul și complexitatea activității, cu referire la activitatea A1, menționează că singura diferență dintre autorizarea tehnică pentru Clasa I și Clasa II, este aceea că, în cazul Clasei I, este necesar avizul unui producător de autovehicule, pe această autorizație nefiind indicată marca, ci doar clasa de autorizare.

Contestatoarea susține că autorizația Clasa I nu certifică abilitarea din partea unui producător anume, ci a oricărui producător de autovehicule și, astfel, aceasta nu poate certifica specializarea pentru o anumită marcă sau tip de autovehicul.

... afirmă că, tot în R.N.T.R. 9, este indicat modul de completare a anexei la autorizația tehnică R.A.R. „În funcție de tipul activității, se menționează: pentru tipul A1, codul și denumirea sistemului și a complexității activității de reparație.”, precizând că, „așadar, complexitatea activității de reparație este dată de sistemele și subcategoriile de activități aferente fiecărui tip de activitate și sistem: A1.1 – A1.8, A1.1.1, A1.1.1.1, A1.1.1.2., etc.”

Totodată, contestatoarea, precizează că, un operator economic autorizat Clasa I, poate avea o activitate mai puțin complexă decât un operator economic autorizat Clasa II, având doar unul din sistemele A1.1-A1.8.

Mai mult decât atât, aceasta menționează „complexitatea activității ... .. este demonstrată prin autorizarea pentru toate tipurile de activități și toate sistemele aferente activității A1, respectiv A1.1-A1.8. și un număr de 65 de subcategorii de activități pentru A1 dintr-un total de 73 subcategorii, tipurile de activități A2 și A3 neavând subcategorii.”

Concluzionând, contestatoarea afirmă „capacitatea tehnică a ... .. depășește capacitatea tehnică a multor operatori Clasa I, oferind o gamă de activități de service mult mai complexe.”

... menționează faptul că O.G. nr. 82/2000 care indică modalitatea de autorizare R.A.R. pe clase, nu este armonizată cu reglementările comunitare, dreptul comunitar aplicându-se cu prioritate.

Contestatoarea, făcând trimitere la Regulamentul U.E. nr. 461/2010 și actele normative din legislația Comisiei Europene, susține că, orice atelier de service independent poate executa lucrări de reparații și întreținere, chiar și în perioada de garanție, iar, în conformitate cu Constituția României, prevederile dreptului comunitar prevalează în ceea ce privește prevederile legislației naționale anterioare aderării României la Uniunea Europeană.

... afirmă că îndeplinește condițiile privind specializarea pentru ..., specialiștii săi participând la stadii de training în Germania, unde au efectuat lucrări de reparații și întreținere pentru clienți cu parcuri importante de autocamioane (autovehicule tip cap tractor, autobasculante), autospeciale (UNIMOG, Atego, Axor, Sprinter, autofreze de zăpadă, automăturătoare ș.a.), precum și utilaje și echipamente conexe.

În plus, contestatoarea menționează că, deține echipamentele de lucru recomandate de către producătorul ... și are contracte cadru cu producătorul ... pentru furnizarea de piese de schimb de origine și, prin urmare, îndeplinește toate cerințele necesare în vederea atribuirii contractului de service, reparații și întreținere ... din dotarea ....

În final, contestatoarea precizează că, autoritatea contractantă încălcând principiile prevăzute de art. 2 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006, a restrâns/îngrădit accesul potențialilor ofertanți.

În drept, contestatoarea își sprijină cele menționate în cadrul contestației, pe dispozițiile art. 2, art. 255-256, art. 274 alin. (4) și art. 278 din O.U.G. nr. 34/2006.

În probațiune, contestatoarea depune, ca mijloace de probă, copii după înscrisuri.

Prin adresa nr. 5157/.../.../08.06.2015, Consiliul a solicitat autorității contractante să înainteze documentele necesare, în conformitate cu dispozițiile art. 274 din O.U.G. nr. 34/2006, dovada transmiterii unei copii a contestației către operatorii economici implicați în procedură, precum și confirmarea privind primirea în original a garanției de bună conduită.

Prin adresa nr. 5160/.../.../08.06.2015, Consiliul a solicitat contestatoarei, printre altele, să comunice, în termen de cel mult 3 (trei) zile, în temeiul art. 270 alin. (1) lit. d<sup>1</sup>) din O.U.G. nr. 34/2006, dovedirea interesului legitim, precum și dovada transmiterii contestației către autoritatea contractantă.

... prin adresa nr. 93 din 08.06.2015, transmisă în original prin serviciul registratură, înregistrată la Consiliu cu nr. 9950 din ..., transmite printre altele, răspunsul său cu privire la dovedirea interesului legitim, precum și dovada transmiterii contestației către autoritatea contractantă.

Astfel, în dovedirea interesului legitim, contestatoarea reiterează cele precizate în cadrul contestației sale, menționând că, interesul său legitim este generat de stabilirea cadrului legal care să respecte principiile specificate de art. 2 din O.U.G. nr. 34/2006 și care să-i permită participarea la procedura de atribuire în cauză.

În drept, contestatoarea își sprijină cele menționate în cadrul adresei sale, pe dispozițiile art. 2, art. 255-256, art. 270 alin. (1) lit. d<sup>1</sup>, art. 274 alin. (4) și art. 278 din O.U.G. nr. 34/2006.

În probațiune, contestatoarea depune, ca mijloace de probă, copii după înscrisuri.

... prin adresa nr. DA 1875 din 11.06.2015, înregistrată la Consiliu cu nr. 10363 din 12.06.2015, a transmis punctul său de vedere cu privire la contestația depusă de către ..., o copie a dosarului achiziției publice aferente procedurii în cauză, precum și confirmarea sa privind constituirea de către contestatoare a garanției de bună conduită în conformitate cu prevederile art. 271<sup>1</sup> din O.U.G. nr. 34/2006.

În cuprinsul punctul său de vedere, autoritatea contractantă precizează că afirmațiile contestatoarei cu privire la încălcarea principiilor nediscriminării și tratamentului egal, nerespectarea scopului ordonanței de urgență și pronunțarea unei decizii prin care sa se dispună eliminarea cerinței nr. 2 din

Secțiunea III din fișa de date, sunt neîntemeiate și nelegale, motiv pentru care solicită respingerea contestației și dispunerea continuării procedurii de achiziție publică în condițiile stabilite prin documentația de atribuire.

În fapt, autoritatea contractantă face un scurt istoric al procedurii, iar cu privire la cerința nr. 2 din fișa de date a achiziției, menționează că, ținând cont de tipul și complexitatea ridicată a echipamentelor care urmează a fi supuse serviciilor de service, a considerat necesar și oportun solicitarea deținerii de către operatorii economici ofertanți, a celei mai ridicate clase din sistemul de clasificare și autorizare utilizat de către R.A.R., respectiv Clasa I, cel puțin pentru activitățile de service A1 pentru categoria de omologare N, așa cum reiese din prevederile Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 1022/2013.

În susținerea acestei cerințe, autoritatea contractantă precizează faptul că utilajele sale sunt echipamente construite special pentru aeroporturi de către diferiți integratori, acestea având repere speciale ce nu sunt folosite la produsele de serie ..., iar abilitarea din partea producătorului asigură posibilitatea utilizării conexiunilor ... - Integratori pentru a se identifica corect și a se realiza aprovizionarea cu piesele necesare.

Totodată, autoritatea contractantă afirmă „Clasa I de autorizare oferă garanția accesului la informațiile privind reperele necesare reparării utilajelor speciale, precum și avantajul că unitatea service se poate adresa direct producătorului sau reprezentantului împuternicit al acestuia, pentru a obține informații și piese speciale, compatibile pentru utilajele/echipamentele ale căror piese care au ieșit din producție.

Totodată, părțile speciale ale utilajelor/echipamentelor din dotarea ... au în componență motorizări ... specifice cu particularități dedicate integrării în sistemele hidraulice și repere particulare ce pot fi identificate doar prin intermediul producătorului ... sau a reprezentantului săi autorizați care dispun de soft-urile necesare.”

Față de aceste aspecte, autoritatea contractantă susține că sectorul beneficiar din ... a realizat un studiu de piață în vederea identificării prestatorilor de servicii de service pentru autovehicule/autospeciale marca ... și motorizări ... a utilajelor/echipamentelor speciale din dotarea sa și a constatat, existența a minim 7 unități service în zona ..., ce dețin abilitări



din partea producătorului ... sau a reprezentantului autorizat al acestuia.

Totodată, autoritatea contractantă precizează că cerința nr. 2 din Secțiunea III a fișei de date, a fost formulată în temeiul Ordonanței nr. 82/2000, Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 1022/2013, prevederilor art. 176 lit. b) și art. 179 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006.

Contestatoarea, invocând dispozițiile art. 44 alin. (1) din O.U.G. nr. 34/2006 și ținând cont de cele expuse mai sus, concluzionează că nu a încălcat prevederile art. 2 din ordonanța de urgență și solicită respingerea contestației, ca fiind neîntemeiată și nelegală și, în consecință, dispunerea continuării procedurii de atribuire conform prevederilor legale în materie.

În drept, autoritatea contractantă își întemeiază punctul de vedere pe dispozițiile art. 8 lit. d), art. 44 alin (1), art. 161, art. 176 lit. b), art. 179 alin. (1), art. 251, art. 255, art. 274 din O.U.G nr. 34/2006, art. 3 alin. (1) lit. a) din H.G. nr. 925/2006, Ordonanța nr. 82/2000, Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 1022/2013 și toate anexele textelor de lege antementionate.

În susținerea afirmațiilor sale, autoritatea contractantă atașează „Anexa nr. 1 – Centre Service ce dețin abilitare din partea producătorului (...) sau a împuterniciților autorizați ai acestuia.”

Din examinarea materialului probator administrat, aflat la dosarul cauzei, Consiliul reține următoarele:

Procedura de licitație deschisă, desfășurată offline, cu etapă finală de licitație electronică, a fost inițiată de ..., în calitate de autoritate contractantă, în vederea încheierii acordului-cadru, cu scopul de a stabili elementele/condițiile esențiale care vor governa contractele de prestări servicii ce urmează a fi atribuite, având ca obiect „*Servicii de service (întreținere, revizii și reparații accidentale) pentru autovehicule/autospeciale ... și motorizările ... al utilajelor/echipamentelor speciale din dotarea ...*”, prin publicarea în sistemul electronic de achiziții publice (SEAP) a anunțului de participare nr. ... din .... Potrivit acestuia, criteriul de atribuire aplicat a fost „prețul cel mai scăzut”, valoarea estimată a acordului-cadru fiind între 447.261 și 628.350 EUR, fără TVA.

Prin contestația sa, ... susține că este restrictivă cerința prevăzută în caietul de sarcini privind obligarea ofertanților să dețină autorizație RAR, Clasa I, arătând că este suficientă deținerea autorizației RAR, Clasa II.

Prin fișa de date, parte a documentației de atribuire elaborată de autoritatea contractantă în vederea derulării procedurii de achiziție publică în cauză, secțiunea III – „Informații juridice, economice, financiare și tehnice”, capitolul III.2) – „Condiții de participare”, punctul III.2.1) – „Situația personală a operatorilor economici, inclusiv cerințele referitoare la înscrierea în registrul comerțului sau al profesiei”, subpunctul III.2.1.b) – „Capacitatea de exercitare a activității profesionale”, s-au solicitat, printre altele, următoarele:

*„Cerința 2:*

*Ofertantul trebuie să fi autorizat RAR, Clasa I (cu abilitare din partea producătorului sau a unui reprezentant autorizat al acestuia), cel puțin pentru activitățile de service A1 pentru categoria de omologare N, în conformitate cu prevederile OG nr. 82/2000 [...] și ale Ordinului ministrului transporturilor nr. 1022/2013 [...].*

*În acest caz operatorul economic va prezenta autorizația RAR în copie «conform cu originalul».”*

De asemenea, în caietul de sarcini, parte a documentației de atribuire elaborată de autoritatea contractantă în vederea derulării procedurii de achiziție publică în cauză, la capitolul III – „Obligațiile prestatorului”, s-au menționat, printre altele, următoarele:

*„• Prestatorul va fi obligatoriu autorizat Clasa I ...”*

Consiliul reține că în cauză sunt aplicabile următoarele dispoziții legale:

- art. 2 alin. (2) lit. g) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare:

*„Principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică sunt: [...] asumarea răspunderii”;*

- art. 7 din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006, cu modificările și completările ulterioare:

*„Criteriile de calificare și selecție, astfel cum sunt prevăzute la art. 176 din ordonanța de urgență, au ca scop demonstrarea potențialului tehnic, financiar și organizatoric al fiecărui operator economic participant la procedură, potențial care trebuie să reflecte posibilitatea concretă a acestuia de a*

*îndeplini contractul și de a rezolva eventualele dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare.”;*

*- art. 1 alin. (1)-(3) și art. 2 alin. (1) și (4) din Ordonanța nr. 82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, cu modificările și completările ulterioare:*

*„Art. 1. - (1) Prevederile prezentei ordonanțe se aplică tuturor agenților economici care desfășoară activități prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere, față de reglementările legale referitoare la condițiile tehnice privind admiterea și menținerea în circulație a acestora pe drumurile publice.*

*(2) În sensul prezentei ordonanțe, prin activități care pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere se înțelege:*

*a) activități de reparații, întreținere și reglări funcționale ale vehiculelor rutiere;*

*b) activități de reparații, recondiționări, montări, verificări și etalonări ale componentelor și echipamentelor vehiculelor rutiere;*

*c) modificări constructive și reconstrucția vehiculelor rutiere;*

*d) activități de dezmembrare a vehiculelor rutiere uzate, în vederea comercializării și reciclării.*

*(3) Activitățile menționate la alin. (2) se pot desfășura numai în ateliere specializate, în baza autorizației tehnice.*

*[...]*

*Art. 2. - (1) Autorizația tehnică se eliberează de către Regia Autonomă «Registrul Auto Român», organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, denumit în continuare R.A.R., având în vedere raportul de evaluare a capacității tehnice a agentului economic, întocmit de personalul propriu certificat pentru evaluarea conformității pe baza reglementărilor și normelor tehnice elaborate de ministerul respectiv.*

*[...]*

*(4) Autorizația tehnică de funcționare diferențiază operatorii economici pe clase, în funcție de tipul și*

*complexitatea activității pe care o execută, fără a nominaliza și marca de autovehicule.”;*

- anexa nr. 1 din Reglementarea privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz - RNTR 9 din 08.12.2005, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1160bis din 21.12.2005, cu modificările și completările ulterioare:

*„II. Clasificarea operatorilor economici în funcție de tipul și complexitatea activității*

*Pentru tipul de activitate A1, operatorii economici se clasifică astfel:*

*Clasa I - operatorii economici care îndeplinesc condițiile de autorizare din reglementări pentru a desfășura toate operațiunile prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia;”.*

Luând în considerare aceste dispoziții legale, precum și natura serviciilor ce fac obiectul acordului-cadru, Consiliul apreciază că cerința prezentării autorizației tehnice emise de către Regia Autonomă „Registrul Auto Român” prevăzută la punctul III.2.1), subpunctul III.2.1.b) din fișa de date a achiziției este relevantă față de natura și complexitatea ridicată a acordului-cadru ce urmează să fie încheiat. Prestarea de servicii de service pentru echipamentele construite special pentru aeroporturi, având repere speciale ce nu sunt folosite la produsele de serie, depinde de existența autorizației Clasa I privind desfășurarea tuturor operațiunilor prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia. Se poate afirma cu certitudine că operatorii economici care nu dețin o astfel de autorizație nu fac dovada că dețin potențialul și capacitatea necesare de a „îndeplini contractul și de a rezolva eventualele dificultăți legate de îndeplinirea acestuia” (art. 7 din H.G. nr. 925/2006).

Astfel, Consiliul reține că este nefondată contestația depusă de ... cu privire la cerința de calificare din fișa de date a achiziției [punctul III.2.1), subpunctul III.2.1.b)] precum și din caietul de sarcini [capitolul III] privind prezentarea autorizației RAR, Clasa I, autoarea contestației neprecizând motive de fapt

pentru care prin impunerea acestei cerințe au fost încălcate dispozițiile legale din materia achizițiilor publice.

Luând în considerare aspectele de fapt și de drept evocate, în baza art. 278 alin. (5) 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, Consiliul urmează să respingă, ca nefondată, contestația depusă de ... în contradictoriu cu ...

În baza art. 278 alin. (6) din ordonanța de urgență, Consiliul va dispune continuarea procedurii de achiziție publică.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (3) din ordonanța de urgență.

**PREȘEDINTE COMPLET,**

...

**MEMBRU COMPLET,**

...

**MEMBRU COMPLET,**

...

Redactată în 4 (patru) exemplare, conține 14 (treisprezece) pagini.