



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

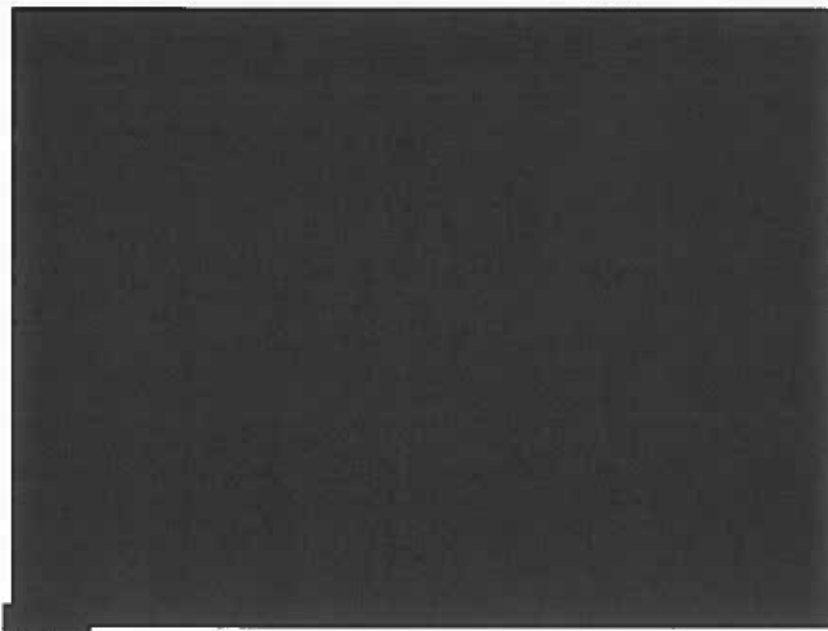
Str. Stavropoleos nr.6, Sectorul 3, București, România, CP 030084, CIF 20329980
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642 Fax. +4 021 8900745 www.cnsc.ro

D.G.A.	
DIRECȚIA PROCEDURI ACHIZIȚIE	
Nr.	176
20..17 TUNA	10 ZIUA..25

Către,
PRIMĂRIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI
B-dul. Regina Elisabeta, nr. 47, sector 5, București

În conformitate cu dispozițiile art. 27 alin. (8) din Legea nr. 101/2012 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea C.N.S.C., vă transmitem alăturat Decizia înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. [REDACTED] din

24.10.2017.





CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

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

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art.27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Data: 24.10.2017

I. Prin contestația nr. [REDACTED], înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTED] formulată de către [REDACTED], cu sediul în București, [REDACTED]

[REDACTED] reprezentată legal prin administrator [REDACTED], împotriva documentației de atribuire, elaborată de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013, în calitate de entitate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin licitație deschisă online, a contractului sectorial de furnizare având ca obiect „Achiziție 400 autobuze urbane”, cod CPV 34121100-2 - Autobuze publice (Rev. 2), anunț de participare nr. 178152/18.08.2017, se solicită modificarea documentației de atribuire, în conformitate cu prevederile legale, constituindu-se dosarul nr. [REDACTED]

II. Prin contestația nr. [REDACTED] înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTED] formulată de către [REDACTED]

[REDACTED] reprezentată legal prin [REDACTED] cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la [REDACTED] împotriva aceleiași documentații de atribuire, elaborată de către aceeași entitatea contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de

atribuire, prin care se solicită suspendarea procedurii de atribuire și anularea parțială a adresei nr. 1107.1/31.08.2017, conform căreia entitatea contractantă a adoptat măsurile de remediere solicitate prin notificarea prealabilă, înregistrată la entitatea contractantă sub nr. 1328/28.08.2017 pentru pct. 1-5, 7, 8 11-13, 15-17, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

III. Prin contestația nr. [REDACTAT] înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT], formulată de către [REDACTAT] cu sediul social în București, [REDACTAT] și cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la [REDACTAT]

[REDACTAT] înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. [REDACTAT] reprezentată legal prin administrator [REDACTAT]

[REDACTAT] împotriva documentației de atribuire, respectiv a caietului de sarcini, elaborat de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită obligarea entității contractante de a modifica și completa prevederile caietului de sarcini, specificate la capitolul 7.22 „Acesorii, instalații și echipamente”, lit. b), punctul 7.22.5 „Sistem automat de taxare”, care are următoarea formulare :

i) *„Autobuzele se vor echipa cu instalație automată de taxare, compatibilă cu cea aflată în exploatare la achizitor, care trebuie să fie alcătuită din validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, conform standard ISO/IEC 14443, tip A, montate pe barele de mână curentă verticale de la fiecare ușă de acces în salonul de călători, echipament de comunicație, consolă de bord, antenă wireless, senzor GPS alimentată cu 24 V cc, toate acestea vor fi compatibile cu cele aflate în exploatarea la achizitor (...)*”, în sensul completării acestei

Cerințe, prin introducerea unei precizări exprese, care să aibă următoarea formulare :

„Sistemul de taxare existent în exploatare, cu care ofertanții trebuie să fie compatibili, prezintă următoarele caracteristici software :

- a) (...);
- b) (...)

Etc.” și în sensul completării acestei cerințe cu mențiuni exprese de clarificare a următoarelor aspecte :

ii) *„Autobuzele trebuie livrate de furnizor cu sistemul de taxare în stare de funcționare, pregătite pentru instalarea software-ului”;*

iii) *„Amenajarea autobuzului, cu sistem funcțional complet de taxare (echipamente, cablare, montare și configurare echipamente), trebuie să fie inclusă în prețul ofertei”, constituindu-se dosarul nr. 3266/2017.*

IV. Prin contestația nr. [REDACTAT], înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] cu

sediul în [REDACTAT]

[REDACTAT] la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. [REDACTAT] reprezentată legal de [REDACTAT] împotriva răspunsului nr. 1111.1/31.08.2017 la notificarea prealabilă transmisă prin adresa nr. 256/26.08.2017, emis de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită admiterea acesteia, astfel cum a fost formulată și obligarea entității contractante de a lua măsuri de remediere, în sensul asigurării unei concurențe reale și competitive între operatorii economici, prin lotizarea contractului, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

V. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent și nedată), înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] formulată de către asocieria formată din [REDACTAT] cu sediul social în [REDACTAT]

[REDACTAT] nr. de înregistrare în [REDACTAT]

unde se solicită comunicarea actelor de procedură, împotriva documentației de atribuire, elaborată de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită următoarele :

- suspendarea prezentei proceduri de achiziție publică, până la soluționarea pe fond a contestației, în temeiul dispozițiilor art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016;

- obligarea entității contractante la adoptarea de măsuri de remediere, în sensul clarificării/eliminării/modificării unor elemente din documentația de atribuire, pentru considerentele expuse în cuprinsul contestației;

- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul art. 163 din Legea nr. 99/2016;

- obligarea entității contractante la plata cheltuielilor de judecată, ocazionate de prezenta contestație, conform prevederilor art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

VI. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent și nedată), înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] formulată de către [REDACTAT], cu sediul în București, [REDACTAT]

[REDACTAT] înregistrată la Oficiul Registrului [REDACTAT], reprezentată legal de [REDACTAT] în calitate de administrator, împotriva răspunsului entității contractante din data de 06.09.2017, la notificarea

prealabilă, emis de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită următoarele :

- Obligarea entității contractante la acceptarea, ca soluție echivalentă de echipare, a autobuzelor urbane axa față rigidă;

- Să fie restabilit echilibrul contractual, prin modificarea art. 19.3, în sensul în care achizitorul să aibă dreptul de deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02% din valoarea produselor nelivrate în termen sau a prestației neefectuate în termen, pentru fiecare zi de întârziere;

- Completarea/modificarea contractului cu o clauză care să prevadă că entitatea contractantă va suporta orice prejudiciu suferit de furnizor, inclusiv profitul nerealizat, în situația în care aceasta denunță unilateral contractul și nu mai comandă sau achită toate cele 400 de autobuze urbane;

- Eliminarea din caietul de sarcini și din draftul de contract a tuturor clauzelor/cerințelor care fac referire la SDV-uri piese (subansamble sau sisteme) de schimb și servicii conexe care nu au vreo legătură cu mentenanța zilnică, dar care în acest moment sunt solicitate în mod nejustificat, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

VII. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 19.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT], formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT] împotriva răspunsului la clarificări nr. 1110.1/31.08.2017, publicat în S.E.A.P. la data de 31.08.2017 și a răspunsului la notificarea prealabilă, recepționat la data de 15.09.2017, emise de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită admiterea acesteia și, pe cale se consecință, următoarele : adoptarea măsurilor de remediere a situației ce reprezintă obiectul contestației, anularea răspunsului la clarificări nr. 1110.1/31.08.2017 și anularea răspunsului la notificarea prealabilă, precum și menținerea măsurii suspendării procedurii de atribuire, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

VIII. Prin contestația nr. [REDACTAT] înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT], cu sediul în București, [REDACTAT] înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. [REDACTAT] având CUI [REDACTAT]

reprezentată legal prin administrator [REDACTAT] împotriva conținutului, considerat neclar, al unor cerințe din documentația de atribuire, elaborată de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită admiterea acesteia și, pe cale

de consecință, adoptarea de măsuri de remediere în sensul clarificării/eliminării/modificării unor elemente din documentația de atribuire, precum și obligarea entității contractante la transmiterea unui răspuns clar, complet și fără ambiguități la întrebările de clarificare, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

IX. Prin contestația nr. [REDACTAT], înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT], formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT] cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la [REDACTAT], împotriva răspunsului la notificarea prealabilă, având nr. 1275.1/21.09.2017, emis de către aceeași entitatea contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, prin care se solicită anularea parțială a adresei nr. 1275.1/21.09.2017, conform căreia entitatea contractantă a adoptat măsurile de remediere solicitate prin notificarea prealabilă, înregistrată la entitatea contractantă sub nr. 1553/18.09.2017 pentru punctele 2,3,4 și 5, constituindu-se dosarul nr. [REDACTAT]

X. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 29.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT] împotriva „Răspunsului la clarificări, înregistrat cu DPA nr. 1232.1/14.09.2017”, publicat în S.E.A.P. la data de 14.09.2017, „Răspunsului la clarificări, înregistrat cu nr. DPA 1242.1/15.09.2017” – răspunsul nr. 5 din cuprinsul acesteia și a răspunsului la notificarea prealabilă, având nr. 1293.1/25.09.2017, emise de către aceeași entitate contractantă, respectiv MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, se solicită admiterea acesteia și, pe cale de consecință, următoarele :

- adoptarea măsurilor de remediere a situației ce reprezintă obiectul contestației;

- anularea răspunsului la clarificări nr. 1232.1/14.09.2017 și a răspunsului 5 din cadrul răspunsului nr. 1242.1/15.09.2017 și, pe cale de consecință, obligarea entității contractante să permită efectuarea vizitelor în cele 8 locații și acceptarea unor autobuze superioare, dar cu lungimi puțin mai mari, cu 7-30 cm;

- aprobarea efectuării unei expertize în cele 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, cheltuielile fiind efectuate de către [REDACTAT]

- menținerea măsurii suspendării procedurii de atribuire, până la efectuarea expertizei în cele 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI;

- accesul la dosarul achiziției publice, în conformitate cu prevederile art. 19 din Legea nr. 101/2016, constituindu-se dosarul nr. 3522/2017.

Având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, conform cărora contestațiile formulate în cadrul aceleiași etape a procedurii de atribuire vor fi conexe pentru a se pronunța o soluție unitară, Consiliul urmează să facă aplicarea acestora, conexeând dosarele nr. [REDACTAT]

329 [REDACTAT]

și [REDACTAT] contestațiile înregistrate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT]

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

**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:**

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestațiile de față, prin care [REDACTAT]

[REDACTAT] critică documentația de atribuire.

I. Prin contestația nr. [REDACTAT], înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT]

[REDACTAT] critică documentația de atribuire, emisă de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că entitatea contractantă a inițiat prezenta procedură de achiziție publică la data de 18.08.2017, în acest sens publicând în S.E.A.P. anunțul de participare nr. 178152 și documentația de atribuire aferentă acesteia.

Conform anunțului de participare menționat anterior și documentației de atribuire, valoarea estimată a contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit este de 510.488.400 lei, fără T.V.A.

Analizând caietul de sarcini, [REDACTAT] a constatat că în cuprinsul acestuia sunt specificate o serie de cerințe, care încalcă prevederile legislației achizițiilor publice.

Astfel, una dintre cerințele minime solicitate prin caietul sarcini este ca toate cele 400 de autobuze să fie fabricate de către același producător, autobuzele fiind împărțite în trei game categorii, după cum urmează :

- i) 320 de autobuze din gama de 12 m;
- ii) 50 de autobuze din gama de 10 m;
- iii) 30 de autobuze din articulate din gama de 18 m.

De asemenea, contestatorul susține că, în caietul de sarcini, sunt specificate cerințe excesive, care îngădesc competiția, încălcându-se dispozițiile art. 66 din Legea nr. 99/2016, care conferă dreptul operatorilor economici de a se asocia pentru a participa la procedurile de achiziții publice.

În acest context, [REDACTED] consideră că cerința privind caracteristicile dimensionale ale autobuzelor este „excesivă, abuzivă și fără relevanță” și limitează concurența, impunându-se modificarea acesteia.

Astfel, la secțiunea 6.3 din caietul de sarcini – „Dimensiuni generale constructive ale autobuzului” sunt specificate dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze, după cum urmează : pentru autobuzele din gama 10 m, lungimea totală admisă este de 9400 mm – 10.700 mm, pentru autobuzele din gama 12 m, lungimea totală admisă este de 12.000 mm ± 350 mm, iar pentru autobuzele din gama 18 m, lungimea totală admisă este de 18.000 mm ± 400 mm.

În opinia contestatorului, autobuzele produse de către [REDACTED] acoperă toate cele trei game solicitate prin caietul de sarcini, însă în ceea ce privește lungimea maximă admisă a autobuzelor din gama de 10 m, autobuzele [REDACTED] au o lungime de 10,78 m, spre deosebire de lungimea maximă admisă, prevăzută în caietul de sarcini, respectiv de 10,7 m.

Totodată, contestatorul menționează că autobuzele [REDACTED] din gama de 18 m au o lungime de 18,75 m, față de cea specificată în caietul de sarcini, respectiv de 18,40 m.

Prin urmare, autobuzele [REDACTED] din gama 10 m depășesc cu 8 cm lungimea maximă admisă pentru acest tip de autobuze și cu 35 de cm lungimea maximă admisă pentru autobuzele din gama 18 m.

Necesitatea entității contractante vizează achiziționarea unor autobuze, care să aibă o anumită capacitate de transport a călătorilor, respectiv de minimum 96 de călători, pentru autobuzele din gama de 12 m și minimum 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m și minimum 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m (Secțiunea 6.5.1 – Capacitate transport călători din caietul de sarcini).

Or, autobuzele produse de către [REDACTED] îndeplinesc cerința producerii unor autobuze, care să permită transportul a numărului de călători solicitat prin caietul de sarcini.

Cumulul celor două cerințe, respectiv ca autobuzele din gama de 10 m să aibă lungimea maximă admisă de 10,7 m și să aibă o capacitate minimă de transport de 70 de călători, este „excesivă și nejustificabilă”, îngădind, în mod artificial, participarea mai multor operatori

economici. Situația este cu atât mai gravă în cazul autobuzelor din gama de 18 m, unde diferența dintre lungimea autobuzelor ofertate de către [REDACTED] și cea din caietul de sarcini este de numai 35 cm.

În susținerea celor expuse anterior, contestatorul invocă dispozițiile art. 22 alin. (10) din H.G. nr. 394/2016 și precizează că, întrucât nu există justificări tehnice de natură să împiedice achiziția unor autobuze cu lungimea de 10,78 m, respectiv de 18,75 m, este normal și legal ca lungimea maximă a autobuzelor din gama de 10 m să poată fi extinsă până la 10%, întrucât s-ar asigura o mai mare accesibilitate a operatorilor economici interesați să participe la procedura de atribuire în cauză.

În caz contrar, prin această cerință „extrem de excesivă și lipsită de orice justificare de natură tehnică”, vor fi încălcate, în mod flagrant, principiile care guvernează materia achizițiilor publice, în special principiul proporționalității, precum și dispozițiile Legii nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale.

În conformitate cu prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016 *„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”*, astfel că documentația de atribuire nu trebuie sub nicio formă să conțină cerințe care ar introduce sau îngreuna accesul nejustificat al operatorilor economici la prezenta procedură de achiziție publică.

În acest sens, s-a pronunțat și C.N.S.C. într-o speță similară, prin decizia nr. [REDACTED] în cuprinsul căreia s-a statuat că, în măsura în care capacitatea totală de transport a pasagerilor este respectată, conform directivelor și normelor europene, impunerea unei lungimi este excesivă.

În aceste condiții, [REDACTED] solicită modificarea cerințelor din documentația de atribuire, în sensul modificării lungimii autobuzelor din gama 10m, 12m și 18m, cu o toleranță maximă admisă de 10%.

Contestatorul mai arată că, la stabilirea criteriilor de calificare și selecție, entitatea contractantă este obligată să respecte principiul proporționalității, principiu care presupune asigurarea corelației între necesitatea entității contractante, obiectul contractului de achiziție publică, precum și cerințele solicitate să fie îndeplinite.

În această situație, criteriile de calificare și selecție stabilite de către entitatea contractantă nu trebuie să depășească ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului urmărit prin procedura de achiziție publică.

Pe cale de consecință, principiul proporționalității obligă entitatea contractantă să aibă în vedere, la elaborarea documentației de atribuire, de următoarele aspecte :

- Criteriile de calificare nu trebuie să depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar, în scopul realizării obiectivelor urmărite;

- În cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea „mai puțin constrângătoare”, iar inconveniente cauzate nu trebuie să fie disproporționate, în raport cu scopurile urmărite.

În continuarea contestației formulate, [REDACTAT] [REDACTAT]. solicită modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 6.3.1 din caietul de sarcini, referitoare la deschiderea liberă a ușilor pentru călători, în acest sens menționând următoarele :

În cuprinsul caietului de sarcini, la Secțiunea 6.3.1, punctul B, este prevăzută cerința ca deschiderea liberă a ușilor pentru călători să fie de minimum 1200 mm.

Raportat la această cerință, contestatorul subliniază că deschiderea ușilor autobuzelor fabricate de către [REDACTAT] este de 1200 mm, respectând astfel cerința din caietul de sarcini, însă pe interiorul ușilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța la aceste bare este de 1100 mm, așa cum reiese din schița anexată, în copie, la dosarul cauzei.

Astfel, având în vedere că, deși deschiderea ușilor este de 1200 mm la autobuzele [REDACTAT], iar distanța dintre barele de sprijin este de 1100 mm, contestatorul consideră că se impune modificarea cerinței în cauză, pentru ca prin aceasta să nu se introducă obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective.

Așadar, se impune modificarea cerinței, în sensul ca deschiderea liberă a ușilor să fie de minimum 1200 mm (exclusiv barele/mânerile de acces), iar ulterior montării mânerelor/barelor de acces, de minimum 1100 mm (între barele de acces).

De asemenea, [REDACTAT] [REDACTAT] solicită modificarea cerinței specificate la Secțiunea 2 - „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 32 din caietul de sarcini, care prevede obligația ofertantului de a prezenta atelierul de service, care trebuie să fie în aria administrativ - teritorială a municipiului București, în sensul prevederii posibilității ca atelierul de service să fie situat și în zonele limitrofe municipiului București, respectiv județul Ilfov, având în vedere aglomerația excesivă din municipiul București.

În contextul în care tot mai multe societăți își au sediul sau își desfășoară activitatea în zonele din imediata vecinătate a municipiului București, cerința prezentării unui atelier de service care să se afle în București este „excesivă și nu respectă principiul proporționalității”, cel puțin pentru următoarele motive :

- Distanța dintre municipiul București și zonele limitrofe, în care este inclus și județul Ilfov, este nesemnificativă și nu implică costuri suplimentare pentru entitatea contractantă;

- Impunerea unor cerințe restrictive și excesive de natură geografică, în raport de necesitatea entității contractante.

În acest context, contestatorul apreciază ca fiind „discriminatoriu”, ca o societate să fie descalificată pe motiv că atelierul de service pe care îl

prezintă în oferta se află în județul Ilfov, iar un alt operator să se califice doar pentru faptul că atelierul se service prezentat de către acesta se află în București.

În finalul prezentei contestații, [REDACTAT] solicită modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 4 – „Descrierea generală constructivă a autobuzului din caietul de sarcini”, din caietul de sarcini, potrivit căreia capacitatea de transport va fi calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulamentului O.N.U. R107.

De asemenea, la Secțiunea 6.5.1 – „Capacitate transport călători din caietul de sarcini” sunt prevăzute cerințele privind numărul minim de călători, respectiv :

- Minimum 96 de călători pentru autobuzele din gama de 12 m;
- Minimum 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m;
- Minimum 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m.

Astfel, pornind de la raționamentul de calcul stabilit prin Regulamentul ONU R107, ar trebui ca numărul minim de pasageri în picioare/m² să fie de 8 și nu 6,5, așa cum reiese din documentația de atribuire. Pentru a se conforma normelor europene în vigoare și pentru a nu crea un cadru restrictiv, în ceea ce privește condițiile de calificare la prezenta procedură de achiziție publică și, mai ales, pentru a nu fi încălcat principiul proporționalității, contestatorul solicită modificarea cerinței, în sensul menționării numărului de 8 pasageri în picioare/m².

Concluzionând, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să admită prezenta contestație, astfel cum a fost formulată, să dispună măsuri de remediere, în sensul modificării documentației de atribuire, în conformitate cu prevederile legale.

În probațiune, contestatorul a depuse la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

În drept, [REDACTAT] invocă prevederile art. 6-20 din Legea nr. 101/2016, art. 22 din H.G. nr. 394/2016 și pe cele ale art. 66 și art. 165 din Legea nr. 99/2016.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1214.1/13.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT], prin care se precizează următoarele :

În ceea ce privește susținerea contestatorului, potrivit căreia „Una din cerințele minime solicitate prin caietul de sarcini este ca toate cele 400 de autobuze să fie fabricate de către același producător, autobuzele fiind împărțite în 3 game”, entitatea contractantă arată că și-a menținut neschimbate cerințele documentației de atribuire prin neadoptarea măsurilor de remediere solicitate de contestator, invocând în acest sens următoarele motive :

MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a organizat prezenta procedură de achiziție publică aplicând prevederile art.

12 alin. (1), lit. a), coroborat cu art. 82 alin. (1), lit. a) și alin. (2) din Legea nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale.

Procedura de atribuire aleasă, precum și modalitățile speciale de atribuire a contractului sectorial asociate, au avut în vedere dispozițiile H.C.G.M.B. nr. 394/21.12.2016, art. 36 alin. (1), alin. (2), lit. d), alin. (6), lit. a), punctul 14 și alin. (9) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, pe cele ale art. 1 alin. (4), lit. e), art. 14 alin. (1) și alin. (3), art. 17 alin. (1), lit. d), lit. e) și lit. k), art. 21 alin. (5) și art. 41 alin. (5) din Legea nr. 92/2007, privind serviciile de transport public local, pe cele ale art. 8 din Legea nr. 99/2016, privind achizițiile sectorial, precum și pe cele ale art. 26 alin. (1), lit. a) din Legea nr. 98/2016, privind achizițiile publice.

De asemenea, entitatea contractantă susține că a ales neîmpărțirea pe loturi a procedurii de atribuire în cauză din considerente economice, respectiv :

- Costuri minime de întreținere și reparații pentru municipalitate, datorate caracterului unitar de operare, exploatare, întreținere și reparații, bazat pe modulizarea, interschimbabilitatea și adaptabilitatea componentelor autobuzelor;

- Școlarizarea și formarea profesională unitară a specialiștilor desemnați de achizitor pentru activitatea de întreținere și reparații a autobuzelor fabricate de același producător, iar cele din aceeași gamă, fabricate sub aceeași marcă conduce la diminuarea costurilor pentru municipalitate și asigură stabilitate socială pentru persoanele școlarizate. În cazul împărțirii pe loturi această condiție ar fi implicat un număr de persoane multiplicat de trei ori pentru fiecare tip de autobuz, iar o eventuală migrare a acestuia ar fi crescut riscul de blocare a activităților de operare, exploatare, întreținere și reparații, cu alocarea de resurse financiare suplimentare de către municipalitate.

- Similar cu cele menționate anterior, dotarea cu SDV-uri, echipamente și soft-uri specifice pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparații, diagnosticare și reglare este diminuată de trei ori în cazul fabricării autobuzelor de către același producător, iar cele din aceeași gamă fabricate sub aceeași marcă, comparativ cu situația fabricării autobuzelor de către trei furnizori diferiți.

- Piesele de schimb, materialele de primă dotare, agregatele și unitățile electronice de comandă de primă dotare, reperatele consumabile și de mare uzură (filtre, plăcuțe frâna, curele de transmisie, becuri, tuburi fluorescente, siguranțe fuzibile etc.), precum și materialele consumabile (antigel, uleiuri, unsoare speciale, agent frigorific, apă distilată etc.) implică asigurarea de către achizitor a unor spații de depozitare, logistică și software diferite pentru gestionarea acestora, care în cazul achiziționării autobuzelor de la trei producători diferiți ar trebui să fie diferențiate pentru fiecare tip de autobuz, cu costuri ridicate pentru municipalitate.

- Tehnologia de proiectare și de fabricație unică (în cazul fabricării autobuzelor de același producător) cuprinde aceleași standarde,

norme și presupune un grad mare de modulizare, interschimbabilitate, adaptabilitate, care are ca efect diminuarea costurilor de fabricație, în comparație cu costurile crescute reflectate în prețul de vânzare, în cazul fabricării autobuzelor de către trei producători diferiți.

- Creșterea operativității privind tratarea defectelor în termenul de garanție și reducerea timpilor de imobilizare la autobuzele achiziționate de la un singur producător, este un alt avantaj al municipalității, prin faptul că echipa specializată cuprinde un număr mai mare de oameni raportat la numărul total de autobuze fabricate de același producător, comparativ cu un număr diminuat de persoane raportat la fiecare tip de autobuz fabricat de producători diferiți.

- În situația în care sunt producători diferiți ar trebui organizate trei service-uri diferite, trei formațiuni tehnice diferite, trei pachete diferite de specializare a personalului. Piese de schimb s-ar diversifica foarte mult, tehnologiile de întreținere și reparații ar fi foarte diferite, fiind specifice fiecărui producător în parte și rezultatele privind fiabilitatea și disponibilitatea parcului ar fi afectate de această situație.

Totodată entitatea contractantă precizează că nu avea obligația de a lotiza contractul, conform prevederilor art. 150 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale.

Referitor la susținerea contestatorului privind îngrădirea competiției prin încălcarea prevederilor art. 66 din Legea nr. 99/2016, entitatea contractantă consideră că orice operator economic poate participa la o procedură de achiziție publică/sectorială în nume propriu sau în asocieră cu alți operatori economici, în cazul în care acesta nu poate îndeplini cerințele de calificare solicitate, conform documentației de atribuire.

Astfel, operatorul economic, are dreptul, dacă este cazul, să recurgă la susținerea unui/unor terț/terți, în ceea ce privește îndeplinirea criteriilor referitoare la situația economică și financiară, indiferent de natura relațiilor juridice existente între operatorul economic și terțul/terții respectiv/respectivi.

În cazul în care mai mulți operatori economici participă în comun la procedura de atribuire, aceștia pot beneficia de susținerea unui terț, în ceea ce privește îndeplinirea cerinței.

Având în vedere aspectele expuse anterior, entitatea contractantă apreciază afirmația contestatorului, potrivit căreia „Caietul de sarcini prevede cerințe excesive, care îngrădesc competiția, încălcând prevederile art. 66 din legea nr. 99/2016 care dau dreptul operatorilor economici de a se asocia pentru a participa la procedurile de achiziții publice”, ca fiind lipsită de obiect.

În sensul celor prezentate mai sus, entitatea contractantă invocă și decizia C.N.S.C. nr. [REDACTAT] din data de 31.07.2017, prin care a fost respinsă ca nefondată contestația formulată de către [REDACTAT], pentru același obiect la procedura de achiziție sectorială privind „Achiziția a 400 de autobuze urbane”, procedură anulată în S.E.A.P. la data de 14.08.2017.

Cu privire la susținerea contestatorului, potrivit căreia „Cerința privind caracteristicile dimensionale este excesivă, abuzivă și fără relevanță și limitează concurența, impunându-se modificarea acesteia”, entitatea contractantă o consideră ca fiind „nereală”, pentru următoarele motive :

Cerința privind caracteristica dimensională a autobuzelor are o relevanță foarte mare, în ceea ce privește transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a mentenanței și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea în circulație (proces tehnologic de spălare, curățare, de alimentare cu carburant, procese tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni).

Justificarea alegerii acestor toleranțe se bazează pe sistemul de exploatare existent în unitățile de exploatare desemnate de achizitor, în special pentru autobuzele din gama de 12 și 18 m. Pentru autobuzele din gama de 10 m, toleranța este mai mare, deoarece acestea, având o lungime mai redusă, pot fi exploatate în condițiile actuale existente în facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor).

Autobuzele din gama de 12m vor fi incluse în sistemul actual de mentenanță, deoarece achizitorul dispune de o flotă de 1000 de autobuze din aceeași gamă și de o structura funcțională pentru mentenanța acestora.

Orice alte dimensiuni care exced toleranțele stabilite prin caietul de sarcini, ar putea duce la cheltuieli de investiții, respectiv lucrări de construcții, montaj pentru amenajări la halele de revizie, elevatoarele de ridicare, stațiile ITP, stațiile de alimentare cu carburant, stațiile de spălare, etc. Achizitorul nu a prevăzut aceste costuri pentru lucrări de construcții, montaj pentru adaptarea instalațiilor de mentenanță și exploatare existente la dimensiuni diferite față de cele din caietul de sarcini.

Referitor la autobuzele cu dimensiuni de 18m, toleranța lungimii este foarte importantă, deoarece prin poziționarea în cadrul autobazelor a echipamentelor și elementelor de arhitectură și utilități (de exemplu amplasarea de stâlpi de iluminat în curtea autobazelor, realizarea de trasee tehnologice între stația de alimentare cu carburant, stația de spălare și halele de revizie, precum și poziționarea aleilor în zona de parcare), impun restrângerea dimensiunilor maxime pentru a nu afecta aceste instalații fixe și pentru a nu deteriora autobuzele prin loviri accidentale de obiectele fixe ale infrastructurii autobazelor.

Entitatea contractantă consideră că aceste dimensiuni sunt cele necesare pentru sistemul actual de exploatare în MUNICIPIUL BUCUREȘTI, nefiind excesive sau abuzive și neîngrădind competiția.

În acest sens, aduce la cunoștința Consiliului faptul că, la prezenta procedură de achiziție publică s-au înregistrat, în S.E.A.P., ca potențiali ofertanți, un număr de 13, care nu au avut niciun fel de observații referitoare la dimensiunile solicitate prin caietul de sarcini, dovedind existența a mai multor operatori economici interesați să participe la

procedură, respectând prevederea referitoare la ofertarea de produse omologate, conform caietului de sarcini, capitolul 1.1 - OBIECTUL SI DOMENIUL DE APLICARE" de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivelor-cadru: Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea O.G. nr. 78/2000 și a Ordinelor M.T.C.T. Nr 2132-2005-RNTR 7, M.L.P.T.L. nr. 211/2003-RNTR 2 modificat și completat cu Ordinele M.T.C.T. nr. 2194-2004 și 2218-2005, 2135-2005-RNTR 4.", produse ce nu sunt prototipuri, nu au în dotare echipamente prototip și se încadrează în toleranțele dimensionale ale lungimilor solicitate prin caietul de sarcini.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului, și anume „Modificarea cerinței prevăzută în Secțiunea 6.3.1.B din Caietul de sarcini referitoare la deschiderea liberă a ușilor pentru călători”, entitatea contractantă susține că în sistemul de transport publică urban, în special la orele de maximă aglomerație este esențială existența unei dimensiuni cât mai mari pentru spațiul liber rezultat în urma deschiderii ușilor în stații. În acest fel pasagerii urcă și/sau coboară în timp mai scurt, fără să se creeze aglomerație și orice ștrangulare a zonei libere în dreptul ușilor deschise, creează obstacole nepermise pentru fluxul de urcare și/sau coborâre a călătorilor. În cuprinsul caietului de sarcini, cerința "Deschiderea liberă a ușilor pentru Călători minim 1200 mm" a fost introdusă, luându-se în considerare dimensiunile uzuale folosite pe piața producătorilor de autobuze.

Raportat la cele prezentate mai sus, entitatea contractantă nu poate să fie de acord cu existența unor obstacole, care să micșoreze zona liberă sub 1200 mm.

Pe cale de consecință, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) consideră că cerința în cauză nu îngrădește libera concurență, nefiind o cerință restrictivă, fiind utilizată, în mod frecvent, pentru fluidizarea transportului public de călători.

Referitor la solicitarea [REDACTAT] respectiv „Modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2 – Condițiile tehnice eliminatorii, punctul 32 din Caietul de sarcini, în sensul acceptării locației atelierului de service în Municipiul București și în zonele limitrofe acestuia”, entitatea contractantă arată că a răspuns prin clarificarea DPA nr. 1054.1/25.08.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele „Răspuns Clarificare S.E.A.P. 4”, că service-ul furnizorului se va afla în aria administrativ teritorială a Municipiului București și/sau județul Ilfov, aspect care a fost comunicat contestatorului și prin adresa DPA nr. 1138.1/01.09.2017, care reprezintă răspunsul la notificarea prealabilă.

În acest context, entitatea contractantă consideră că solicitarea contestatorului de modificare a cerinței, prevăzută la Secțiunea 2 – „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 32 din caietul de sarcini, în sensul

acceptării locației atelierului de service să fie municipiul București și în zonele limitrofe acestuia, a rămas fără obiect.

Cu privire la solicitarea contestatorului, potrivit căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 4 – Descrierea generală constructivă a autobuzului din caietul de sarcini”, entitatea contractantă își menține cerința vizând confortul pasagerilor, prin raportare la numărul minim de pasageri de 6,5 persoane/m², subliniind că acesta reprezintă un factor de evaluare și nu o cerință de calificare, fiind folosit doar la calculul punctajului acordat pentru factorul de evaluare – Capacitate de transport – număr total de călători.

Pe cale de consecință, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) nu a îngădit și nu a limitat accesul operatorilor economici la prezenta procedură de achiziție publică.

În opinia entității contractante, cerința de 0,125 m²/călător în picioare, respectiv 8 călători/m² este una de dimensionare constructivă, din punct de vedere al rezistenței materialelor și de dimensionare a performanțelor dinamice ale autobuzului. Acesta condiție este acceptată în documentația de atribuire pentru omologarea autobuzului, conform "CEE-ONU R 107 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora".

Concluzionând, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor respingerea contestației formulate de către [REDACTAT], ca nefondată.

Alăturat punctului de vedere, entitatea contractantă a depus, în copie, dosarul achiziției publice.

II. Prin contestația nr. [REDACTAT] înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT] [REDACTAT] critică documentația de atribuire, elaborată de entitatea contractantă MUNICIPIUL BUCUREȘTI, în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele

Contestatorul susține că a constatat inadvertențe în clauzele draftului de contract, în caietul de sarcini și în metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare, cu consecința creării unui dezechilibru contractual major între părți și expunerii ofertantului declarat câștigător unui risc contractual semnificativ, motiv pentru care, prin notificarea prealabilă, a solicitat entității contractante, adoptarea de măsuri de remediere care să creeze un just echilibru contractual și care să respecte legislația achizițiilor publice, la care entitatea contractantă a răspuns, prin adresa nr. 1107.1/31.08.2017, comunicând că nu va adopta măsurile de remediere solicitate prin notificarea prealabilă.

1. [REDACTAT] arată că a solicitat adaptarea clauzelor prevăzute de art. 19.3 și art. 19.5 din draftul de contract privind penalitățile de întârziere, în sensul ca penalitățile de întârziere suportate

de furnizor să fie aplicate la valoarea obligației neexecutate/autobuzelor nelivrate conform graficului de livrare convenit între părți.

Întrucât entitatea precizează nu a răspuns în sensul de a lua măsuri de remediere față de această solicitare, contestatorul arată că este vătămat, întrucât riscă un prejudiciu major în măsura menținerii unor astfel de clauze.

În acest sens, se invocă prevederile art. 19.3 și art. 19.5 din draftul de contract: art. 19.3: „în cazul în care, din vina sa exclusivă, furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate prin contract, achizitorul are dreptul de a deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere o sumă echivalentă cu 0,02% din prețul contractului, pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor”; art. 19.5: „În cazul în care achizitorul nu onorează facturile în termen de 30 de zile de la expirarea perioadei prevăzute la clauza 15.1, acesta are obligația de a plăti la solicitarea furnizorului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02% din plata neefectuată, pentru fiecare zi de întârziere, până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor”.

Contestatorul menționează că, potrivit clauzelor contractuale și documentației de atribuire, autobuzele urmează să fie livrate potrivit unui grafic stabilit între părți, astfel că este firesc ca penalitățile puse în sarcina furnizorului să fie aplicate la obligația neexecutată, respectiv la valoarea autobuzelor nelivrate, conform graficului de livrare convenit între părți.

În opinia acestui contestator, o astfel de clauză vine în acord cu art. 19.5, conform căruia entitatea contractantă va plăti penalități de întârziere la valoarea plății neefectuate, deci nu la întreaga valoare a contractului.

În contestație se susține că păstrarea clauzei prevăzute de art. 19.3 în forma actuală creează un dezechilibru contractual nejustificat, ofertantul declarat câștigător fiind supus unui regim oneros de stabilire a penalităților de întârziere.

În acest sens, se invocă prevederile art. 1541 din NCC și se solicită adoptarea de măsuri de remediere în sensul celor de mai sus. În contestație se susține că menținerea unor astfel de clauze încalcă principiul proporționalității, prevăzut la art. 2 alin. 2 lit. e) din Legea nr. 99/2016.

2. [REDACTAT] a solicitat și adaptarea clauzei prevăzute de art. 19.7 din draftul de contract, în sensul clarificării ipotezei plății daunelor indirecte și condițiilor plății daunelor indirecte către terți.

În acest sens, se invocă prevederile art. 19.7.1 din draftul de contract, în conformitate cu care: „Daunele indirecte sunt daunele datorate Achizitorului de către Furnizor în cazul producerii unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente PSI datorate apariției de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului” și art. 19.7.2 din draftul de contract, respectiv: „Furnizorul va plăti daunele indirecte produse terților în baza constatărilor făcute de organele în drept (Poliția rutieră, organul constatator al asigurătorului, ITM, Pompierii Militari etc).

În opinia contestatorului [REDACTED] aceste prevederi sunt mult prea vagi, fiind imposibil pentru ofertantul declarat câștigător să previzioneze costurile la care ar putea fi expus.

În acest sens, în contestație se invocă prevederile art. 1533 și art. 1376 din NCC.

În opinia contestatorului, se impune clarificarea sintagmei „apariția de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului”, în sensul că este vorba despre vicii ascunse ale autobuzelor livrate care au produs în perioada de garanție prejudicii Achizitorului, a sintagmei „daune datorate Achizitorului”, ca fiind despăgubiri pentru prejudiciul suferit în perioada de garanție de Achizitor urmare unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente PSI, cauzate exclusiv de vicii ascunse ale autobuzelor livrate, precum și a sintagmei: „daunele indirecte produse terților”, în sensul că Furnizorul va suporta despăgubirile pentru prejudiciile cauzate terților în perioada de garanție urmare unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente PSI, cauzate exclusiv de vicii ascunse ale autobuzelor livrate.

Contestatorul arată că asemenea clarificări ar fi conforme dispozițiilor legale și ar reglementa clar problema răspunderii Furnizorului pentru prejudicii cauzate Achizitorului și terților urmare evenimentelor enumerate, în condițiile expres stipulate.

În contestație se învederează că menținerea clauzelor actuale ar conduce la nerespectarea principiilor egalității contractuale și ar crea divergențe de interpretare, ceea ce ar conduce și la încălcarea principiului tratamentului egal.

3. [REDACTED] precizează că a solicitat adaptarea art. 2 „Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini, în sensul precizării exprese a acceptării variantelor superioare, la care entitatea a precizat că „în caietul de sarcini se regăsește la pag. 5, cap. 2 prevederea privind acceptarea unor variante superioare”, deși solicitarea a fost ca entitatea contractantă să precizeze expres care sunt variantele superioare acceptate, în lumina soluțiilor tehnice, performanțelor și funcționalităților diferite care pot atrage respingerea ca neconformă a ofertei.

Invocând prevederile art. 2 „Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini, respectiv: „Achizitorul își rezervă dreptul de a respinge orice ofertă ca neconformă, în cazul în care ofertantul prezintă în propunerea tehnică soluții tehnice, performanțe și funcționalități diferite decât cele prevăzute în caietul de sarcini sau lipsesc unele dotări cu echipamente, sisteme sau software”, fără a defini sintagma „soluții tehnice, performanțe și funcționalități diferite”, textul fiind vag și susceptibil de înțelesuri diferite.

În opinia contestatorului, se impune precizarea expresă a variantelor superioare acceptate, de vreme ce diferențele sunt susceptibile să conducă nu numai la soluții tehnice, performanțe și funcționalități inferioare, ci și la unele superioare, situație în care entitatea contractantă nu ar suferi niciun prejudiciu.

Contestatorul subliniază că entitatea contractantă nu a răspuns solicitării sale.

4. [REDACTAT] arată că a solicitat adaptarea prevederilor art. 12 „Garanții” din caietul de sarcini, în sensul stabilirii valorii orei de manoperă de service, remediere a defectelor, activități de întreținere și mentenanță planificată, practicate de Achizitor, conform art. 12, 14, 15, 16 din caietul de sarcini.

Se subliniază că, prin răspunsul său, entitatea contractantă face trimitere la „Răspuns clarificare SEAP 4”, însă, prin acest răspuns, nu a adoptat nicio măsură de remediere în sensul celor solicitate.

Contestatorul arată că, prin „Răspuns clarificare SEAP 4”, entitatea contractantă nu a adus clarificările solicitate de, în sensul stabilirii orei de manoperă pentru diversele operații, ci a precizat că activitățile de întreținere și mentenanță se vor efectua în service-urile aflate în aria administrativ-teritorială a Municipiului București și/sau jud. Ilfov.

Contestatorul concluzionează că entitatea contractantă nu a adoptat măsura de remediere solicitată.

În contestație se precizează că, în conformitate cu prevederile documentației de atribuire, operatorii economici urmează să asigure activitatea de service, remediere a defectelor, activități de întreținere și mentenanță planificată în atelierelor din locațiile prezentate în anexa la contract și/sau în service-ul autorizat RAR al Furnizorului.

În contestație se invocă prevederile art. 12, 14, 15 și 16 din caietul de sarcini, respectiv: art. 12: „manopera de întreținere planificată, revizii tehnice și reparații defecte tehnice din vina Furnizorului, conform manualului de întreținere al Producătorului, va fi realizată de personalul desemnat de Achizitor, pe cheltuiala Furnizorului”, art. 14: „activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se desfășoară în totalitate în 8 (opt) locații ale Achizitorului prevăzute în anexa la contract; manopera va fi executată de personalul desemnat de Achizitor, pe cheltuiala Furnizorului”, art. 15: „activitatea (de întreținere și mentenanță planificată) se desfășoară în totalitate în opt ateliere din locațiile (Achizitorului) prevăzute în anexa la contract (...); costurile manoperei executate de personalul desemnat de Achizitor, vor fi suportate de Furnizor”, art. 16: „activitatea de remediere a defecțiunilor în termen de garanție din vina furnizorului se desfășoară în totalitate în locațiile prevăzute în anexa la contract; lucrările vor fi executate de personalul desemnat de Achizitor pe cheltuiala și pe răspunderea Furnizorului”.

Se învederează că nu a fost stabilit niciun criteriu de determinare a tarifului orar pentru manopera privind aceste activități, fiind imposibil pentru un ofertant să-și elaboreze oferta, în lipsa unui element de cost esențial.

Contestatorul susține că argumentele invocate anterior, privind previzibilitatea prejudiciului, respectiv aplicarea art. 1553 din NCC, sunt valabile și în privința obligației de suportare de către Furnizor a costurilor

manoperei, atunci când aceasta se realizează în alte condiții decât în service-ul autorizat RAR al Furnizorului.

Contestatorul opinează că, atâta timp cât ofertanții pleacă de la elemente de cost diferite, bazate eventual pe oferte ale unor unități service, ofertele acestora nici nu pot fi comparabile, creându-se pentru anumiți operatori un avantaj concurențial artificial și nejustificat.

În contestație se susține că, în aceste condiții, se impune stabilirea unui tarif orar aferent manoperei pentru activitatea de service, remediere a defectelor, activități de întreținere și mentenanță planificată practicate de Achizitor de la care să pornească toți operatorii economici în elaborarea ofertei.

5. [REDACTAT] arată că a solicitat eliminarea activităților de mentenanță zilnică, la care fac referire art. 14 din caietul de sarcini și art. 14.4.1 din draftul de contract, sau, în subsidiar, indicarea expresă a acestor activități și a tarifului orar aferent manoperei pentru activitățile de mentenanță zilnică, însă entitatea contractantă nu a dat curs acestei solicitări, ci doar a precizat că ofertanții vor suporta consumabilele necesare pe perioada de full warranty, fără a indica vreun criteriu de determinare a acestor costuri.

În opinia contestatorului, impunerea unor astfel de costuri este excesivă, de vreme ce activitățile de întreținere și mentenanță zilnică nu fac obiectul planului de mentenanță predefinit de producătorul autovehiculelor, conform manualului de întreținere.

Mai mult, se subliniază că în situația impunerii unor astfel de costuri, entitatea contractantă ar fi trebuit să detalieze aceste activități, cu indicarea personalului angajat în efectuarea acestor activități, a duratei acestor activități, cu indicarea exemplificativă cel puțin a consumabilelor necesare, precum și a oricărui alt element de cost care poate ajuta ofertantul la elaborarea ofertei sale.

În acest sens, se invocă prevederile art. 14 lit. a) din caietul de sarcini și art. 14.4.1 din draftul contractului de achiziție publică, respectiv: „prin activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se înțelege (...) înlocuirea de component vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (uleiuri, unsori, lichide, becuri, curele, filtre, etc) (...)”, precum și prevederile art. 14 lit. d) din caietul de sarcini: „toate consumabilele necesare activității de întreținere și mentenanță zilnică sunt în sarcina Furnizorului”.

Se învederează că din enumerarea materialelor consumabile înlocuibile în cadrul activității de întreținere și mentenanță zilnică rezultă că aceasta nu este limitativă, însă nu sunt prevăzute condițiile în care aceste materiale consumabile sunt înlocuibile, trimiterea la „legislația în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători” fiind, în opinia contestatorului, insuficientă pentru clarificarea ofertanților cu privire la costurile pe care ar urma să le suporte.

6. [REDACTAT] a solicitat adaptarea art. 13 „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție” din

caietul de sarcini și art. 19.6.6 din draftul de contract, în sensul modificării cerinței privind lipsa stocului în fiecare locație a achizitorului în cerința privind lipsa stocului în toate locațiile achizitorului (pct. 7 din notificarea prealabilă), însă, prin răspunsul său, entitatea contractantă a specificat că își menține punctul de vedere exprimat prin documentația de atribuire, încălcându-se principiul proporționalității.

În contestație se invocă art. 13 din caietul de sarcini și art. 19.6.6 din draftul de contract, respectiv: „în situația în care nu există în stocul din fiecare locație a achizitorului prevăzute la anexa din contract, piesele vitale cu valoare mică sau materialele consumabile (uleiuri, unsori, lichide, becuri, curele, filtre), materialele care pot fi înlocuite de către personalul achizitorului autorizat, cu ocazia efectuării activităților de întreținere planificată și revizii, autobuzele vor fi declarate indisponibile din momentul anunțării și inaptele de traseu; pentru acestea achizitorul va percepe penalizări”.

Contestatorul susține că impunerea cerinței privind lipsa stocului în fiecare locație a achizitorului este excesivă, în condițiile în care transferul unei piese vitale cu valoare mică sau a unor materiale consumabile de la o locație la alta se poate realiza foarte ușor, cu eforturi logistice infinit mai mici decât alocarea aceluiași stoc în fiecare dintre cele 8 locații ale achizitorului.

7. [REDACTAT] precizează că a solicitat adaptarea art. 19 „Defecțiuni sistematice și vicii ascunse” din caietul de sarcini, în sensul stabilirii procentului de defect sistematic sau viciu ascuns la 10%, valoare stabilită pe plan european și acceptată ca valoare de quasi-totalitatea statelor europene (pct. 8 din notificarea prealabilă), față de care entitatea contractantă și-a menținut punctul de vedere exprimat prin caietul de sarcini, încălcând astfel principiul transparenței și al proporționalității.

În contestație se invocă prevederile art. 19 din caietul de sarcini, respectiv: „în cazul în care pe parcursul primilor 480 000 km, o avarie sau o uzură anormală se repetă la mai mult de 6% din autobuzele livrate, aceasta reprezintă un defect sistematic de concepție sau fabricație”.

În opinia contestatorului, stabilirea procentului de 6% este aleatorie, entitatea contractantă nejustificând modalitatea în care a ales acest prag, care este mult inferior celor stabilite de regulă la nivel european în caietele de sarcini, unde procentul minim de defecțiuni sistematice și vicii ascunse, care să atragă obligația ofertantului de înlocuire sau reparare a tuturor bunurilor livrate, este de 10% ajungând până la 20%.

De asemenea, în contestație se învederează că sancțiunea este una semnificativ de oneroasă, constând în verificarea, reproiectarea, înlocuirea sau repararea elementului defect la toate autobuzele, în condițiile în care numai un procent de 6% dintre acestea ar prezenta defectul sau viciul respectiv.

Contestatorul susține că stabilirea procentului de 10% se impune și prin raportare la art. 10.2 și art. 10.8 din draftul de contract, potrivit

căroră cuantumul garanției de bună execuție exprimată procentual este de 10% din prețul contractului și cuantumul garanției tehnice de bună execuție reprezintă 10% din prețul contractului.

Se învederează că aceeași problemă privind procentul de 6% se ridică în ceea ce privește art. 13.8 din draftul de contract, conform căruia „dacă, după perioada de garanție o piesă componentă a unui agregat/subansamblu se defectează (...) pentru un procent mai mare de 6% din lotul de autobuze achiziționat, se va defini condițiile îndeplinirii «viciului de material»”.

8. [REDACTED] arată că a solicitat eliminarea de la punctul 2.14 „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor - factorul de evaluare criteriul social” a documentelor emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, inclusiv a declarațiilor persoanelor ce urmează a fi angajate (pct. 10 din notificarea prealabilă).

Față de faptul că entitatea contractantă a răspuns că nu va dispune măsuri de remediere, contestatorul susține că se crează nejustificat un avantaj concurențial artificial pentru anumiți operatori economici și încălcând astfel principiul tratamentului egal și al transparenței.

În contestație se arată că potrivit art. 2.14 din metodologia mai sus citată, ofertantul este obligat ca, pe lângă angajamentul său ferm de a angaja astfel de persoane și indicarea numărului de persoane ce urmează a fi angajate, să atașeze și documentele emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov.

În opinia contestatorului, o astfel de cerință este excesivă, întrucât ofertantului i se pretinde să solicite unor persoane care au beneficiat de intervenții specifice să-și asume obligații a căror întindere nu o cunosc și să rămână la dispoziția acestuia o perioadă nedeterminată de timp, până la finalizarea definitivă a procedurii de atribuire. Mai mult, condițiile pe care ofertantul trebuie să le comunice persoanelor ce vor fi angajate din grupurile defavorizate/vulnerabile nu sunt precizate de entitatea contractantă.

În contestație se susține că este necesar ca documentația de atribuire să precizeze informațiile suplimentare cu privire la durata angajării acestor persoane, consecințele pentru ofertantul declarat câștigător în cazul în care aceste persoane se vor răzgândi până la data semnării contractului de achiziție publică și nu vor mai dori să lucreze la ofertantul declarat câștigător sau își vor găsi un alt loc de muncă, care sunt condițiile în care aceste persoane urmează a fi angajate la ofertantul declarat câștigător, care este numărul de persoane angajate în aceste condiții și orice alte elemente necesare în vederea fundamentării elementelor de cost în elaborarea ofertei.

Având în vedere că, în opinia sa, cerința atașării documentelor emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții

specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov este inutilă și prematură în acest moment, contestatorul solicită ca singurul document care să fie solicitat ofertantului să fie angajamentul său ferm de a angaja aceste persoane.

De asemenea, contestatorul solicită stabilirea unui număr maxim de persoane ce poate fi angajat în aceste condiții, având în vedere că punctajul maxim este acordat numărului maxim de persoane angajate, depinzând astfel de hazard, respectiv de numărul și de voința unor terțe persoane.

9. [REDACTAT] a solicitat adaptarea art. 20.2 din draftul de contract, în sensul acordării de daune-interese ofertantului declarat câștigător în situația în care intervine încetarea intempestivă a contractului de achiziție publică (pct. 11 din notificarea prealabilă).

În acest sens, se invocă prevederile art. 20.2 din draftul de contract, conform cărora: „Achizitorul își rezervă dreptul de a denunța unilateral contractul de furnizare, în cel mult 30 zile de la apariția unor circumstanțe care nu au putut fi prevăzute la data încheierii contractului și care conduc la modificarea clauzelor contractuale în așa măsură încât îndeplinirea contractului respectiv ar fi contrară interesului public”.

Contestatorul subliniază că încetarea unilaterală intempestivă a contractului din partea entității contractante conduce la prejudicierea ofertantului declarat câștigător, ceea ce se traduce prin posibilitatea recuperării acestui prejudiciu din partea entității contractante.

Contestatorul solicită ca entitatea contractantă să insereze un alt articol, în care să precizeze că, în cazul în care intervine împrejurarea prevăzută de art. 20.2, entitatea contractantă va repara prejudiciile suferite de ofertantul declarat câștigător, respectiv va acorda acestuia sumele reprezentând costurile suportate și dovedite de ofertantul declarat câștigător în vederea derulării contractului, până la data încetării unilaterale a contractului.

Se menționează că, odată cu semnarea contractului de achiziție publică, ofertantul declarat câștigător va demara procedurile în vederea îndeplinirii obligației de furnizare a autobuzelor, urmând să suporte costuri importante.

Contestatorul arată că această problemă a fost supusă atenției entității contractante și prin Clarificarea nr. 2, întrebarea nr. 10, fără ca entitatea contractantă să dea curs solicitării acestui ofertant.

10. [REDACTAT] a solicitat adaptarea art. 19.6.4 din draftul de contract, în sensul acordării perioadei de grație de cel puțin 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investigheze temeinicia defectului reclamat (pct. 12 din notificarea prealabilă).

Contestatorul invocă prevederile art. 19.6.4 din draftul de contract, conform cărora: „în cazul în care nu se realizează disponibilitatea minimă asumată prin ofertă, daunele se calculează din momentul reclamării defectului, fără acordarea perioadei de grație de 24 de ore, respectiv 48 de

ore, pentru numărul de autobuze defecte care depășesc procentul de defecte admis" și susține că pentru buna derulare a contractului și pentru evitarea aplicării de penalități nejustificate, este utilă acordarea perioadei de grație de cel puțin 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investigheze temeinicia defectului reclamat.

Prin urmare, contestatorul solicită eliminarea sintagmei: „fără acordarea perioadei de grație de 24 de ore, respectiv 48 de ore”.

11. [REDACTAT] a solicitat inserarea unui nou articol după art. 19.6 „Daune directe din draftul de contract”, care să prevadă și situațiile în care și entitatea contractantă răspunde pentru daunele directe cauzate ofertantului declarat câștigător (pct. 13 din notificarea prealabilă).

Având în vedere prevederile art. 19.6 „Daune directe” din draftul de contract, conform căruia: „furnizorul este cel care răspunde pentru daune directe” și faptul că nu sunt prevăzute și situațiile în care și entitatea contractantă va răspunde pentru daune directe, contestatorul susține că în vederea unui echilibru contractual, asemenea clauză este imperativ necesară.

Invocând prevederile art. 1170 NCC, contestatorul învederează că o parte nu poate profita de poziția de autor al cererii de oferte pentru a impune clauze contractuale, cu încălcarea principiului echilibrului contractual.

12. [REDACTAT] arată că a solicitat clarificarea Graficului de livrare din cadrul Anexei 1 la draftul de contract (pct. 15 din notificarea prealabilă), însă entitatea contractantă în loc să răspundă acestei solicitări, a reluat dispozițiile documentației de atribuire.

În contestație se arată că, potrivit Graficului de livrare ce reprezintă Anexa 1 la draftul de contract, luna 1 din anul 1 reprezintă luna imediat următoare semnării contractului, însă nu există o definiție a anului 1, iar livrarea se întinde pe 4 ani, se impune a se clarifica dacă anul 1 este perioada de 12 luni calendaristice începând cu prima lună după semnarea contractului sau perioada începând cu prima lună după semnarea contractului și care se încheie odată cu terminarea anului calendaristic la sfârșitul lunii decembrie a aceluiași an.

Totodată, în contestație se menționează că din documentația de atribuire nu rezultă dacă se dorește livrarea în totalitate a autobuzelor de 10 m și 18m în anul I, așa cum reiese din Graficul de livrare, numărul minim de autobuze din fiecare categorie care se dorește a fi livrat în anul 1 și nici dacă luna în care se semnează contractul va afecta numărul minim solicitat, respectiv octombrie, noiembrie, decembrie, ianuarie, iar în luna februarie nu se vor face livrări conform solicitării entității, astfel încât numărul de luni care rămâne pentru livrări în primul an este de 7 luni.

Având în vedere și faptul că numărul de luni de livrare din primul an poate varia între 6-8 luni în funcție de luna de semnare a contractului, contestatorul susține că se impune adaptarea documentației de atribuire și

detalierea aspectelor învederate, astfel încât participantul la procedura de atribuire să dețină toate informațiile necesare în vederea elaborării ofertei sale.

13. [REDACTED] a solicitat introducerea unor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire prevăzute de art. 2.8 și 2.9 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor (pct. 16 din notificarea prealabilă).

În contestație se invocă prevederile art. 2.8 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor: „Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Confort termic al pasagerilor, eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă (factor de maxim) Capinc -(kw) se acordă astfel: pentru capacitatea maximă disipată de căldură în salonul autobuzului (inclusiv cabina conducătorului de vehicul), se acordă punctaj maxim alocat respectiv 2,5 puncte” și având în vedere clauza vagă, lipsită de orice criterii de determinare a capacității maxime de încălzire, care dă astfel participanților la procedură posibilitatea de a mări nejustificat și nesusținut capacitatea sistemului de încălzire, cu scopul de a primi punctaj maxim, contestatorul susține că este oportună și necesară limitarea superioară a capacității de încălzire până la un maxim corelat cu o schemă clară de corespondență dintre temperatura exterioară și temperatura microclimatului interior, pentru condițiile normale de exploatare în București.

De asemenea, se invocă art. 2.9 din aceeași Metodologie, conform căroră: „Punctajul acordat pentru factorul de evaluare - Confort termic salon pasageri și post conducere: eficiența sistemului de climatizare cu aer condiționat (factor de maxim) Cap Ac (kw); - pentru valoarea capacității maxime disipate de aer rece, se acordă punctaj maxim alocat respectiv 2,5 puncte” și aceleași susțineri ca în cazul încălzirii pe timp de iarnă, susținându-se oportunitatea limitării superioare a capacității de răcire până la un maxim corelat cu o schemă clară de corespondență dintre temperatura exterioară și temperatura microclimatului interior, pentru condițiile normale de exploatare în București.

În opinia contestatorul buletinele de încercări sau fișa tehnică a instalației de răcire/aerotermă de încălzire nu răspunde solicitării de remediere formulată, lipsind în continuare criteriile de determinare a capacității maxime de răcire/încălzire.

14. [REDACTED] a solicitat eliminarea solicitării unor unelte care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor, potrivit Anexei 1 la caietul de sarcini (pct. 17 din notificarea prealabilă).

Contestatorul invocă prevederile Anexei 1 la caietul de sarcini, conform căroră: „Furnizorul va defini componența unui set complet de SDV-uri specifice, conform manualului de întreținere și reparații, însoțite de pliante și prospecte. Setul va conține obligatoriu cel puțin SDV-urile definite în Anexa 1.1. Acestea vor intra în proprietatea achizitorului și nu vor putea fi folosite de către reprezentanții Furnizorului pentru reparațiile în termen de garanție” și „În cazul în care pe parcursul derulării

contractului, achizitorul constată că sunt necesare și alte SDV - uri specifice, care nu au fost incluse în ofertă, ofertantul este obligat să le livreze pe costurile sale. Ofertantul va asigura în final toată paleta de SDV-uri specifice autobuzului livrat, întâlnită în documentația tehnică de întreținere și reparații".

Având în vedere că, potrivit manualului de întreținere și reparații o serie de operațiuni nu necesită SDV-uri, contestatorul opinează că este necesară eliminarea solicitării unor unelte care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor, respectiv eliminarea livrării de SDV-uri care nu au o utilizare în operațiunile de întreținere și reparații a vehiculelor oferite.

Pentru toate motivele din această contestație, [REDACTED] solicită suspendarea procedurii de atribuire, anularea parțială a adresei nr. 1107.1/31.08.2017 emisă de entitatea contractantă, în sensul adoptării măsurilor de remediere solicitate prin notificarea prealabilă înregistrată la entitatea contractantă sub nr. 1328/28.08.2017 la pct. 1-5, 7, 8, 10-13, 15 - 17.

În probațiune au fost depuse, în copie, o serie de înscrisuri.

Cu adresa nr. 1241.1/15.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTED] MUNICIPIUL BUCUREȘTI a formulat, în aplicarea prevederilor art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, punctul de vedere referitor la contestația depusă de [REDACTED]

1. Referitor la prevederile art. 19.3 și art. 19.5 din draft-ul de contract, față de care [REDACTED] solicită ca penalitățile de întârziere suportate de furnizor să fie aplicate la valoarea obligației neexecutate/ autobuzelor nelivrate conform graficului de livrare convenit între părți, entitatea contractantă arată că, prin răspunsul nr. 4, din adresa DPA nr. 1164.1/06.09.2017, postată pe SEAP sub numele de „Răspuns Clarificare SEAP 9”, entitatea contractantă a precizat că la art. 19.3 și 19.5 a prevăzut același quantum (0,02%) al penalităților privind neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către părți, respectând astfel principiul proportionalității.

În sprijinul celor stabilite în draft-ul de contract, entitatea contractantă învederează că nerealizarea planului de transport care va fi proiectat ținând cont de graficul de livrare al unui contract ferm de achiziție de autobuze provoacă pierderi directe și indirecte entității contractante, nerealizarea numărului de călători transportați, crearea de aglomerație și disconfort cu consecința utilizării mijloacelor individuale de transport cu consecințe grave asupra poluării aerului și asupra stării de sănătate publică, creșterea factorului de morbiditate respectiv îmbolnăviri cauzate de poluare: astm, afecțiuni pulmonare, anemie, etc., consecințe grave privind mortalitatea prin incidența bolilor grave: cancer, etc, cu impact negativ pentru calitatea aerului în București, sănătate publică, mediu poluare, trafic aglomerat cu blocaje la ore de vârf, creșterea nejustificată a gradului de uzură a parcului existent care va fi

supraîncărcat și care va lucra în program prelungit pentru a face față solicitărilor.

Față de aceste considerente, entitatea contractantă apreciază înțelegerea factorului agravant legat de nerespectarea livrărilor în cadrul contractului și consideră justificata respingerea motivației contestatarului. Entitatea contractantă justifică susținerea cerințelor sale cu prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, aprobat prin HCGMB nr. 90/2017, care stabilește directivele și obiectivele legate de creșterea calității transportului public, creșterea calității aerului și diversificarea rețelei prin introducerea de linii noi și creșterea performanțelor liniilor existente.

Cu privire la acest aspect, entitatea contractantă contractantă concluzionează că la întocmirea draft-ului de contract a avut în vedere respectarea principiului bunei credințe în ceea ce privește îndeplinirea, derularea și finalizarea contractului, după cum urmează:

- conform art. 2.2 din draft-ul de contract, „achizitorul se obligă să platească furnizorului prețul de ... lei”,

- în cazul apariției unor eventuale litigii, părțile conform art. 23.1. „vor face toate eforturile pentru a rezolva pe cale amiabila, prin tratative directe, orice neînțelegere sau dispută [...]”;

- iar dacă „[...] după 15 zile de la începerea acestor tratative neoficiale achizitorul și furnizorul nu reușesc să rezolve în mod amiabil o divergență contractuală, fiecare poate solicita ca disputa să se soluționeze de către instanțele judecătorești din România”, conform art. 23.2.

Față de cele de mai sus, MUNICIPIUL BUCUREȘTI consideră că orice cheltuieli efectuate de furnizor în cadrul acestui contract, vor fi acoperite de entitatea contractantă în condițiile prevăzute în draft-ul de contract, drept pentru care, în opinia sa, nu se impune modificarea articolelor în sensul solicitat de contestator.

2. Referitor la solicitarea contestatarului privind adaptarea clauzei prevăzute la art. 19.7 din draftul de contract, în sensul clarificării ipotezei plății daunelor indirecte și condițiilor plății acestora către terți, entitatea contractantă precizează că, în conformitate cu prevederile legale, în cazul producerii unui eveniment de circulație, proprietarul vehiculului este obligat să acorde despăgubirile stabilite de instanță printr-o hotărâre irevocabilă, iar după aceasta, entitatea contractantă, în calitate de proprietar al vehiculului implicat în evenimente rutiere, accident de muncă sau evenimente PSI, se va îndrepta asupra vinovatului pentru recuperarea prejudiciului.

Cu privire la clarificarea sintagmei „apariția de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului”, în sensul ca este vorba despre vicii ascunse ale autobuzelor livrate care au produs în perioada de garanție prejudicii Achizitorului, entitatea contractantă considera că sunt aduse în discuție atât viciile ascunse, cât și orice alte defecțiuni care pot să apară.

Entitatea contractantă precizează că în situația în care vehiculul s-a defectat din vina furnizorului în perioada de garanție de 8 ani și/sau 480.000 km, entitatea contractantă va recupera pierderile respective de la

furnizorul vehiculului, în cazul în care acesta se face vinovat de producerea evenimentului rutier cu urmări.

Cu privire la acest aspect, contestatorul consideră că art. 19.7 din contract respectă prevederile legale, nefiind necesară modificarea acestuia.

3. Referitor la solicitarea de adaptare a prevederilor art. 2 „Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini, în sensul precizării exprese a acceptării variantelor superioare, entitatea contractantă invocă prevederile cap. 2 din caietul de sarcini de la pag 5, conform cărora: „Achizitorul poate accepta variante echivalente cu condiția ca acestea să ofere performanțe și caracteristici echivalente sau superioare celor solicitate”.

Entitatea contractantă precizează că modalitatea prin care se va face evaluarea pentru a demonstra că produsul propus în ofertă este echivalent sau superior va avea la bază standardele europene (EN) și internaționale (ISO), iar determinarea performanțelor superioare se face prin comparația cerințelor prevăzute în caietul de sarcini cu documentele prezentate de ofertanți în susținerea produsului oferit, documente tehnice din care să reiasă respectarea parametrilor prevăzuți în caietul de sarcini.

4. Referitor la solicitarea de adaptare a art. 12 „Garanții” din caietul de sarcini, în sensul stabilirii valorii orei de manoperă de service, remediere a defectelor, activități de întreținere și mentenanță planificată, practicate de achizitor, conform art. 12, 14, 15, 16 din caietul de sarcini, entitatea contractantă arată că, prin clarificarea SEAP 4, respectiv adresa DPA 1054.1/25.08.2017, a precizat clar că operațiile de întreținere și mentenanță planificată, prevăzute la art. 15 și activitatea de remediere a defecțiunilor în termen de garanție din vina furnizorului, prevăzute la art. 16 din caietul de sarcini, se vor efectua pe cheltuiala și prin grija acestuia, la unitatea de service a ofertantului, care poate să fie situată în Municipiul București și/sau județul Ilfov.

În punctul de vedere se invocă răspunsul 5 din adresa DPA nr. 1221.1/13.09.2017, postată pe SEAP sub numele „Repostare răspuns clarificare SEAP 12”: „Manopera aferentă întreținerii și mentenanței zilnice, va fi acoperită de către Achizitor. În acest caz nu este necesară detalierea activităților de întreținere și mentenanța zilnică, normarea în timp a acestora, precum și costul orar al manoperei aplicabil întrucât nu intra în sarcina ofertantului.”

Entitatea contractantă menționează că nu poate impune un „tarif orar aferent manoperei pentru activitatea de service, remedierea defectelor, activități de întreținere și mentenanță planificată practicate de achizitor de la care să pornească toți operatorii economici în elaborarea ofertei”, întrucât fiecare ofertant își va stabili propriile costuri în vederea fundamentării ofertei.

5. În ceea ce privește solicitarea contestatorului de eliminare a activităților de mentenanță zilnică, la care face referire art. 14 din caietul de sarcini și art. 14.4.1 din draftul de contract sau în subsidiar indicarea expresă a acestor activități în tarifului orar aferent manoperei pentru activitățile de mentenanță zilnică.

Entitatea contractantă susține că nu poate da curs acestei solicitări a contestatorului, întrucât consideră că a clarificat aspectul privind realizarea de către achizitor a acestor activități, furnizorul având obligația de a asigura stocul minim de consumabile.

MUNICIPIUL BUCUREȘTI precizează că, prin adresa DPA nr. 1221.1/13.09.2017, postată pe SEAP sub numele „Repostare răspuns clarificare SEAP 12”, s-au exemplificat consumabilele din stocul minim ce sunt necesare la întreținerea zilnică pe perioada de full warranty de la 0-240.000 km sau primii 4 ani de funcționare, furnizorul având obligația să le asigure.

6. Referitor la solicitarea contestatorului de a adapta art. 13 „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție” din caietul de sarcini și art. 19.6.6 din draftul de contract, în sensul modificării cerinței privind „lipsa stocului în fiecare locație a achizitorului” în cerința „lipsa stocului în toate locațiile achizitorului” (pct. 7 din notificarea prealabilă).

Entitatea contractantă precizează că, prin adresa DPA 1054.1/25.08.2017, postată pe SEAP sub numele „Clarificare SEAP 4” a clarificat faptul că reviziile planificate, reparațiile în termenul de garanție, din vina furnizorului, se vor efectua la service-ul acestuia, astfel încât asigurarea stocurilor aferente acestor activități nu mai sunt necesare în cele 8 locații ale achizitorului, drept pentru care furnizorul este obligat să asigure doar stocul minim de consumabile pentru activitățile de întreținere și mentenanță zilnică.

Entitatea contractantă precizează că în cazul în care autobuzul nu poate ieși în circulație pentru că are nivelul de ulei sub minim, are becuri de far sau semnalizare arse sau are validatoare defecte, va fi declarat defect, situație în care furnizorul va răspunde de organizarea activității privind asigurarea stocului minim către achizitor, astfel cum a fost detaliat.

7. Referitor la solicitarea contestatorului privind adaptarea art. 19 „Defecțiuni sistematice și vicii ascunse” din caietul de sarcini, în sensul stabilirii procentului de defect sistematic sau viciu ascuns la 10%, cât este valoarea stabilită pe plan european și acceptată ca valoare de quasi-totalitatea statelor europene, entitatea contractantă precizează că, prin răspunsul 10 din adresa DPA nr. 1164.1/06.09.2017 postată pe SEAP sub numele de „Răspuns clarificarea SEAP 9”, stabilirea procentului de 6% ca prag maxim pentru „viciu de material” a fost practică în toate contractele de achiziții pentru transportul public în Municipiul București.

Entitatea contractantă învederează că față de gradul ridicat de pericol pentru siguranța călătorilor transportați, inclusiv pentru asigurarea condițiilor civilizate de transport în salonul de pasageri, este obligatoriu să se ia măsuri imediat ce se atinge acest prag, considerat „de avarie”. Având în vedere derularea acestui contract pe 4 ani cu un grafic de derulare, entitatea contractantă susține că la atingerea pragului de 6% în timpul derulării contractului se atinge un prag limită și neluarea măsurilor de

remediere va duce la creșterea numărului de autobuze defecte și implicit creșterea acestui procent.

Entitatea contractantă precizează că va aplica prevederile contractuale în situația în care vor apărea defecțiuni la direcție, semnalizare, suspensie, frâne, uși, indiferent de procentul de defecte, și va impune măsuri de re proiectare, remediere și, după caz, înlocuire de componente necorespunzătoare.

În punctul de vedere se subliniază că viciile ascunse sunt defecte extrem de grave, ce apar la mai multe vehicule din aceeași serie și pot provoca evenimente rutiere soldate cu victime.

Entitatea contractantă precizează că nu este de acord cu mărirea procentului de vicii ascunse în domeniul transportului public de călători, ținând cont că acest domeniu are impact direct asupra siguranței călătorilor și a siguranței rutiere.

8. Referitor la solicitarea contestatorului privind eliminarea de la punctul 2.14 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor - factorul de evaluare - criteriul social, a documentelor emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, inclusiv a declarațiilor persoanelor ce urmează a fi angajate (pct. 10 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă arată că, în conformitate cu răspunsul 15 din adresa DPA nr. 1221.1/13.09.2017, postată pe SEAP sub numele „Repostare răspuns clarificare SEAP 12”, entitatea contractantă precizează că a clarificat aspectele privind criteriul social astfel: „Entitatea contractantă nu a impus alte condiții față de cele prevăzute în Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor, punctul 2.14. Criteriul social, în sensul că operatorul economic va prezenta declarația sa fermă că va angaja un anumit număr de persoane din grupurile defavorizate/vulnerabile care au beneficiat de intervențiile specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov. Atașat la declarație se vor prezenta acceptul persoanelor propuse și documentul emis urmare participării la programele respective.

Grupurile defavorizate/vulnerabile=persoane care au parcurs programe de instruire pentru calificare, recalificare, formare profesională, etc., organizate pentru regiunea de dezvoltare București-Ilfov.

Fiecare operator economic are dreptul de a propune un anumit număr de personal angajat din grupurile defavorizate/vulnerabile în atelierul service, pe întreaga perioadă de derulare a contractului.

Entitatea contractantă confirmă faptul că nu este de acord ca persoanele menționate mai sus să fie angajate prin agenție de muncă temporară sau prin detașare.”

În punctul de vedere se precizează că factorul de evaluare - criteriu social, nu reprezintă un criteriu eliminatoriu, rezultă că ofertantul nu va primi punctaj la acest factor de evaluare în situația în care nu va răspunde.

În opinia entității contractante, o simplă declarație pe proprie răspundere nu poate constitui baza atribuirii punctajului, astfel că s-au

solicitat documentele menționate mai sus. Se subliniază că fluctuația personalului nu constituie un impediment în aplicarea factorului de evaluare și chiar și după semnarea contractului se pot angaja alți salariați, care să îndeplinească condițiile în locul celor care își încetează activitatea sau își retrag cererile de angajare care au stat la baza depunerii ofertelor și să-i substituie pe aceștia.

Entitatea contractantă învederează că nu impune un număr maxim de persoane ce pot fi angajate în aceste condiții, lăsând la latitudinea fiecărui ofertant să își dimensioneze necesarul de personal din aceasta categorie în funcție de necesitățile specifice.

9. Referitor la solicitarea contestatorului privind adaptarea art. 20.2 din draftul de contract, în sensul acordării de daune-interese ofertantului declarat câștigător în situația în care intervine încetarea intempestivă a contractului de achiziție public (pct. 11 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă consideră că nu poate da curs acestui contestator, întrucât clauza propusă este dezavantajoasă pentru entitatea contractantă, afectând interesul public prin diminuarea fondurilor publice respectiv, utilizarea ineficientă a acestora.

Entitatea contractantă invocă prevederile art. 23 „Soluționarea litigiilor” din draftul de contract, conform cărora în cazul apariției oricărei situații litigioase, părțile să poată apela la conciliere amiabilă, urmând apoi o cale finală în care se pot adresa instanțelor de judecată.

10. Referitor la solicitarea contestatorului privind adaptarea art. 19.6.4 din draftul de contract, în sensul acordării perioadei de grație de cel puțin 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investigheze temeinicia defectului reclamat (pct. 12 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă precizează că nu poate da curs acestor solicitărilor contestatarului din următoarele considerente:

- furnizorul trebuie să livreze autobuze fiabile și să le asigure un regim de întreținere și revizii planificate, care să asigure coeficientul de disponibilitate, de minim 95%;

- entitatea contractantă a luat în calcul acordarea perioadei de grație de 24 de ore, respectiv 48 de ore, doar în cazul defectării individuale (a unui autobuz, care nu afectează disponibilitatea de 95%) în termen de garanție, deoarece aceasta va fi acoperită de o rezervă planificată la program.

În opinia entității contractante, nerealizarea coeficientului de disponibilitate a parcului de min. 95 % afectează în mod direct Planul de Transport, din cauza diminuării parcului auto pentru asigurarea transportului public urban, ce determină supraîncărcarea autobuzelor, diminuarea confortului călătorilor, mărirea timpilor de așteptare în stații și apelarea la transportul individual în detrimentul transportului public, creând astfel prejudicii grave Municipiului București.

11. În ceea ce privește solicitarea contestatorului privind inserarea unui nou articol după art. 19.6 „Daune directe” din draftul de contract,

care să prevadă și situațiile în care și entitatea contractantă răspunde pentru daunele directe cauzate ofertantului declarat câștigător (pct. 13 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă arată că nu va accepta prevederea în contract a unei clauze prin care apriori, fără să se precizeze clar cauzele și motivele, furnizorul poate să solicite daune directe, din următoarele motive: documentația de atribuire și contractul care se va încheia cu ofertantul declarat câștigător se bazează pe buna credință, iar pentru plata obligațiilor contractuale, entitatea contractantă utilizează fonduri publice și pentru demonstrarea eficienței utilizării acestora nu se poate accepta apriori plata de daune imputabile acesteia.

Entitatea contractantă învederează că, în anumite situații care nu au putut fi prevăzute la data semnării contractului, atunci când furnizorul se consideră vătămat în drepturile rezultate ca urmare a derulării contractului, acesta poate uza de art. 23 „Soluționarea Litigiilor” din draftul de contract, conform cărora în cazul apariției oricărei situații litigioase, părțile să poată apela la conciliere amiabilă, urmând apoi o cale finală în care se pot adresa instanțelor de judecată.

12. În ceea ce privește solicitarea contestatorului privind clarificarea Graficului de livrare din cadrul Anexei 1 la draftul de contract de achiziție (pct. 15 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă precizează că a răspuns acestei solicitări prin adresa DPA nr. 1107.1/31.08.2017, astfel: „Conform documentației de atribuire din Anexa 1 la draftul de contract, anul 1 de contract este intervalul de 12 luni calendaristice începând cu prima lună după semnarea contractului. În lunile ianuarie și februarie nu se fac livrări. Graficul din Anexa 1 la draftul de contract este obligatoriu și minimal și se va actualiza, conform ofertei câștigătoare, la momentul semnării contractului.”

În punctul de vedere se arată că furnizorul are un termen de grație care este stabilit tehnologic și organizatoric pentru a putea aproviziona cele necesare pentru fabricarea autobuzelor, iar în situația în care prin măsuri organizatorice proprii această perioadă poate fi scurtată, se creează un avantaj atât pentru furnizor, cât și pentru entitatea contractantă. Entitatea contractantă precizează că, prin graficul de livrare, s-a prevăzut ca autobuzele din gama de 10m și 18m să poată fi livrate în primul an, în vederea satisfacerii cerințelor de transport legate de tipul autobuzelor respective. Entitatea contractantă consideră că a răspuns concis și clar la notificarea prealabilă.

13. Referitor la solicitarea contestatorului privind introducerea unor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire prevăzute de art. 2.8 și 2.9 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor (pct. 16 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă menționează că își menține punctul de vedere exprimat prin adresa DPA nr. 1107.1/31,08.2017, prin care a răspuns la notificarea prealabilă a contestatorului, respectiv: „La ofertă se vor atașa buletine de încercări emise de laboratoare autorizate acreditate UE. Puterea calculată a echipamentelor de încălzire va fi demonstrată prin fișa tehnică a instalației/

aerotermelor de încălzire și vor fi exprimate în KW, rezultatele vor fi comparabile între ofertanți și nu se va face niciun fel de discriminare.”

Referitor la limita maximă a puterii echipamentelor, entitatea contractantă precizează că timpul în care se ajunge la stabilirea condițiilor de microclimat în interiorul salonului de călători este foarte important și este direct proporțional cu puterea instalată, fiind o condiție de calitate pentru confortul călătorilor, iar după atingerea condițiilor de microclimat, echipamentul fiind termostatat, se reduce corespunzător timpul de funcționare, respectiv energia consumată.

În punctul de vedere se subliniază că va lua în considerare certificatele de conformitate ale aparatelor de încălzire și de răcire, puterea fiind indicată în Kw, deci criteriul este uniform aplicabil tuturor ofertanților. Entitatea contractantă menționează că a lăsat la latitudinea ofertanților dimensionarea puterii echipamentelor de racire/încălzire, pentru asigurarea cerințelor din caietul de sarcini, cap. 7.17.

14. În ceea ce privește solicitarea contestatorului de eliminare a solicitării unor unelte care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor, potrivit Anexei 1 la caietul de sarcini (pct. 17 din notificarea prealabilă), entitatea contractantă arată că nu este de acord cu adoptarea măsurilor de remediere solicitate de contestator din următoarele motive:

- legislația în România, respectiv OMTCT 2131/08.12.2005 - RNTR 9, prevede că activitatea de exploatare a autobuzelor se va desfășura în unitățile de service autorizate și autorizarea acestora depinde de existența sculelor și a SDV-urilor necesare, precum și a standurilor și a oricăror alte dotări stabilite prin manualul de întreținere, pus la dispoziție de către furnizor, conform documentației de atribuire.

- pentru exploatarea autobuzelor în locațiile achizitorului este necesară autorizarea RAR a atelierelor acestuia pentru lucrările care sunt în sarcina achizitorului (întreținere zilnică, reparații în urma accidentelor de circulație, vandalism, etc.), neimputabile furnizorului; în vederea autorizării RAR a atelierelor, achizitorul își menține punctul de vedere privind livrarea SDV-urilor, echipamentelor, conform Anexei 1, inclusiv prin angajamentul ferm conform cerințelor Anexei 1.1 a), b) ,c) din caietul de sarcini;

- fiecare ofertant cunoaște produsul oferat și implicit tipul sculelor și SDV-urilor definite de entitatea contractantă; prin această solicitare entitatea contractantă vrea să se asigure că service-urile achizitorului sunt utilizate cu scule și SDV-uri astfel încât să fie autorizate RAR conform OMTCT 2131/08.12.2005 - RNTR 9.

Având în vedere cele de mai sus, MUNICIPIUL BUCUREȘTI solicită Consiliului, respingerea contestației, ca nefondată, cu luarea în considerare a interesului public, unde așteptările și nevoile actuale și imediate de dezvoltare și modernizare a ofertei de transport în comun de decongestionare a traficului prin îmbunătățirea parcului auto sunt foarte mari.

În replică față de punctul de vedere al entității contractante nr. 1241.1/15.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT], la data de 27.09.2017, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei adresa nr. 09-2360/27.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] denumită „Note scrise”, prin care solicită respingerea susținerilor formulate de către entitatea contractantă și, pe cale de consecință, admiterea contestației sale, așa cum a fost formulată, pentru următoarele motive de fapt și de drept :

În fapt, [REDACTAT] arată că, prin contestația formulată, a solicitat adoptarea de măsuri de remediere, în vederea creării, încă de la debutul procedurii de atribuire, de șanse egale pentru toți participanții la procedura de atribuire, iar, ulterior, a asigurării unui echilibru contractual între ofertantul desemnat câștigător și entitatea contractantă.

În drept, contestatorul aduce la cunoștința Consiliului următoarele aspecte :

1. În susținerea legalității dispoziției din draftul contractului de achiziție privind aplicarea penalităților de întârziere la valoarea contractului de achiziție în cazul furnizorului, entitatea contractantă a invocat faptul că a prevăzut același quantum al penalităților (0,02%) și în cazul achizitorului, apreciind astfel că a fost respectat principiul proporționalității.

În opinia contestatorului, principiul proporționalității nu se raportează numai la quantumul penalităților de întârziere, ci și la baza de calcul.

Or, în mod evident, că acest principiu este încălcat, în condițiile în care baza de aplicare a acestor penalități, în cazul ofertantului declarat câștigător, este la valoarea contractului (de 510.488.400 lei, fără T.V.A.), pe când în cazul entității contractante este la valoarea obligațiilor neachitate (plata neefectuată), respectiv la valoarea autobuzelor livrate, conform graficului de livrare.

În acest context, se naște un dezechilibru contractual nejustificat, nici interesul public și nici necesitatea creșterii calității transportului public, a calității aerului și diversitatea rețelei prin introducerea de linii noi și creșterea performanțelor liniilor existente nefiind cauze justificative.

Chiar dacă prezenta procedură de achiziție are ca scop atribuirea unui contract de achiziție publică, supusă unor norme speciale, în care una dintre părți este o entitate publică, contestatorul apreciază că nu se justifică împovărarea excesivă a ofertantului declarat câștigător și nici încălcarea normelor generale de încheiere a contractelor.

Potrivit art. 1170 din Codul civil, părțile au datoria de a negocia și de a executa contractul cu bună-credință, aceasta concretizându-se și prin clauzele contractuale negociate de părți și inserate în contractul-cadru. De asemenea, art. 1176 din Codul civil prevede că părțile negociază clauzele unui contract-cadru.

În actuala reglementare a draftului de contract, penalitățile de întârziere îmbracă forma unei clauze penale, aceasta fiind excesivă și

apărând ca o îmbogățire fără justă cauză în patrimoniul entității contractante.

Pe de altă parte, art. 1541 alin. (1), punctul b) din Codul civil prevede că instanța poate reduce quantumul clauzei penale, atunci când aceasta este excesivă față de prejudiciul ce putea fi prevăzut de părți la data încheierii contractului.

Or, aplicarea penalităților de întârziere, în cazul ofertantului declarat câștigător, la valoarea contractului, iar, în cazul entității contractate, la valoarea obligațiilor neexecutate, deși este același quantum al penalităților, este în mod evident excesivă, dând dreptul C.N.S.C. de a interveni și a adopta măsura de remediere solicitată de [REDACTED].

Totodată, contestatorul susține că, clauzele invocate de către entitatea contractantă privind posibilitatea ofertantului declarat câștigător de a se adresa instanței, în cazul unor eventuale litigii, sunt străine de obiectul analizei C.N.S.C.

Mai mult decât atât, [REDACTED] nu a solicitat C.N.S.C. posibilitatea de acoperire de cheltuielilor efectuate în cadrul contractului, așa cum afirmă entitatea contractantă, ci legalitatea clauzelor 19.3 și 19.5.

2. [REDACTED] a solicitat clarificarea sintagmei „aparitia de defecțiuni în termen de garanție imputabile furnizorului”, în sensul că este vorba despre vicii ascunse ale autobuzelor livrate, care au produs în perioada de garanție prejudicii achizitorului.

Prin punctul de vedere exprimat, entitatea contractantă *„consideră că sunt aduse în discuție atât viciile ascunse, cât și orice alte defecțiuni care pot să apară”*.

Potrivit susținerilor contestatorului, o astfel de clarificare nu poate fi reținută, extinzându-se multă răspunderea ofertantului declarat câștigător, acesta ajungând să răspundă și pentru defecțiuni neimputabile.

3. [REDACTED] a solicitat adaptarea art. 19 din caietul de sarcini – „Defecțiuni sistematice și vicii ascunse”, în sensul stabilirii procentului de defect sistematic sau viciu ascuns la 10%, valoare stabilită pe plan european și acceptată ca valoare de quasitotalitatea statelor europene.

În punctul său de vedere, entitatea contractantă a menționat că procentul de 6% este practicat în toate contractele de achiziții pentru transportul public în municipiul București, susținere ce nu a fost dovedită.

De asemenea, entitatea contractantă a adus un element de noutate în cadrul procedurii de atribuire în cauză, precizând că *„va aplica prevederile contractuale în situația în care vor apărea defecțiuni la direcție, semnalizare, suspensie, frâne, uși, indiferent de procentul defecte”*.

În acest context, contestatorul solicită entității contractante să clarifice ce înțelege prin sintagma „indiferent de procent”, având în vedere că, o astfel de prevedere, modifică documentația de atribuire.

Mai mult decât atât, contestatorul afirmă că entitatea contractantă nu definește ce înțelege prin vicii ascunse, dând o definiție proprie, nejuridică,

„defecte extrem de grave” și neclarificând modul de determinare al acestor vicii și nici modul de calcul a procentului de 6%.

4. [REDACTAT] a solicitat eliminarea de la punctul 2.14 din „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor” – factorul de evaluare – „criteriul social”, a documentelor emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, inclusiv a de declarațiilor persoanelor ce urmează a fi angajate.

Prin punctul de vedere exprimat, entitatea contractantă a arătat că factorul de evaluare – „criteriul social” nu reprezintă un criteriu eliminatoriu, astfel încât ofertantul poate decide să nu răspundă la acest criteriu.

Pe de altă parte, entitatea contractantă a menționat că punctajul acordat acestui criteriu constituie o parte importantă în stabilirea câștigătorului, iar, pentru a avea șanse reale de câștigare, ofertantul trebuie să întrunească și această cerință.

Rezultă astfel că, entitatea contractantă nu numai că nu adoptă măsura de remediere solicitată, însă aceasta modifică documentația de atribuire, susținând că îndeplinirea acestui criteriu nu este obligatorie.

În opinia contestatorului, rațiunea pentru care entitatea contractantă „insistă” asupra impunerii documentelor suplimentare privind angajarea persoanelor din grupuri defavorizate nu este justificată, întrucât aceasta nu prezintă vreun motiv pentru care criteriul în cauză este esențial derulării raportului juridic dintre părți.

Deși susține că fluctuația personalului nu constituie un impediment asupra aplicării factorului de evaluare, entitatea contractantă nu precizează ce se va întâmpla dacă fluctuația intervine după declararea ofertantului câștigător, iar acesta ajunge, spre exemplu, să nu mai aibă angajați personal din grupuri defavorizate, având în vedere că durata contractului de achiziție este de 8 ani.

5. [REDACTAT] a solicitat adaptarea art. 20.2 din draftul contractului de achiziție publică, în sensul acordării de daune-interese ofertantului desemnat câștigător, în situația în care intervine încetarea intempestivă a contractului de achiziție publică.

Entitatea contractantă a subliniat că nu poate insera o astfel de clauză în draftul contractului de achiziție publică, întrucât ar fi dezavantajoasă pentru instituția sa, afectând interesul public prin diminuarea fondurilor publice, respectiv prin utilizarea ineficientă a acestora.

Conform susținerilor contestatorului, contractul de achiziție publică, chiar dacă este supus normelor speciale privind achizițiile publice, este guvernat și de regulile generale prevăzute de Codul Civil privind încheierea, executarea și încetarea acestuia.

La momentul încheierii oricărui contract, buna-credință a părților este cea care guvernează negocierea clauzelor și stabilirea unui echilibru contractual.

Potrivit art. 1321 din Codul civil, contractul poate înceta și prin denunțare unilaterală, însă art. 1322 din Codul civil stipulează, în mod expres, că : *"la încetarea contractului părțile sunt liberate de obligațiile asumate. Ele pot fi însă ținute la repararea prejudiciilor cauzate și, după caz, la restituirea, în natură sau prin echivalent, a prestațiilor primite în urma încheerii contractului"*.

În același sens, contestatorul invocă și principiile care guvernează materia achizițiilor publice, prevăzute de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, principii care trebuie interpretate în sensul că părțile contractuale, respectiv entitatea contractantă și ofertantul declarat câștigător, își asumă, în mod proporțional, obligații, fără a se crea un dezavantaj în sarcina uneia dintre părți.

Or, prin inserarea clauzei în sensul celor solicitate de [REDACTED] se creează un echilibru contractual, prin repararea prejudiciilor cauzate ofertantului desemnat câștigător, urmare încetării intempestive a contractului de achiziție publică, din motive neimputabile ofertantului.

Prin urmare, argumentul conform căruia clauza este „dezavantajoasă” pentru entitatea contractantă, aceasta urmând a suporta repararea prejudiciilor din fonduri publice, nu poate fi reținut, entitatea contractantă invocându-și propria culpă.

Nu i se poate imputa ofertantului declarat câștigător lipsa fondurilor autorităților publice în repararea prejudiciilor, fiind în sarcina acesteia obligația de a se organiza în așa măsură, încât să își respecte obligațiile contractate și să repare prejudiciile cauzate prin fapta sa.

Faptul că entitatea contractantă utilizează bani publici nu este o cauză exoneratoare de răspundere a reparării prejudiciilor cauzate de fapta sa, respectiv încetarea intempestivă a contractului din cauze neimputabile ofertantului declarat câștigător.

6. [REDACTED] a solicitat adaptarea art. 19.6.4 din draftul contractului de achiziție, în sensul acordării perioadei de grație de cel puțin 24 ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investigheze temeinicia defectului reclamat.

Prin punctul său de vedere, entitatea contractantă a arătat că perioada de grație este acordată doar în cazul defecțiunilor individuale, iar nu și în cazul în care defecțiunile afectează disponibilitatea minimă, întrucât afectează, în mod direct, planul de transport.

Clauza prevăzută de art. 19.6.4 din draftul contractului de achiziție instituie obligații suplimentare în sarcina ofertantului declarat câștigător, deși defecțiunile intervenite pot să nu îi fie imputabile.

În acest sens, contestatorul precizează că există ipoteze în care defecțiunile autobuzelor care afectează disponibilitatea minimă asumată prin ofertă pot să fie consecința achizitorului (spre exemplu, în cazul avariilor cauzate de furtuni în parcul auto, acte de vandalism săvârșite în parcul auto).

Potrivit art. 12 din caietul de sarcini – „Garanții”, „nerealizarea indicatorului de disponibilitate pentru autobuzele livrate de minim 95% în perioada de garanție (full warranty și garanție extinsă) va duce la aplicarea unei penalizări proporțională cu nerealizarea înregistrată care va fi oprită din garanția de bună-execuție”.

În aceste condiții, întrucât entitatea contractantă are dreptul de a opri din garanția de bună-execuție penalizări, nu este clar ce se va întâmpla cu sumele oprite în situația în care reclamația nu este temeinică.

7. [REDACTAT] a solicitat inserarea unui nou articol după art. 19.6 – „Daune directe” din draftul contractului de achiziție, care să prevadă și situațiile în care și entitatea contractantă răspunde pentru daunele directe cauzate ofertantului desemnat câștigător.

În punctul de vedere exprimat, entitatea contractantă a precizat că nu este de acord cu inserarea unei astfel de clauze, întrucât nu s-a stabilit apriori care sunt cauzele și motivele pentru care furnizorul poate solicita acordarea daunelor directe.

Scopul solicitării de remediere formulate de către [REDACTAT] era tocmai stabilirea, de comun acord, a situațiilor în care și entitatea contractantă să răspundă pentru daunele directe cauzate furnizorului, așa cum furnizorul răspunde pentru daunele directe cauzate entității contractante, conform art. 19.6 din draftul contractului de achiziție.

8. [REDACTAT] a solicitat introducerea unor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire, prevăzute de art. 2.8 și art. 2.9 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor.

Prin punctul său de vedere, entitatea contractantă a menționat că „timpul în care se ajunge la stabilirea condițiilor de microclimat în interiorul salonului de călători este foarte important și este direct proporțional cu puterea instalată”, omițând să indice care sunt consecințele suportate de pasageri în perioada scursă până la atingerea condițiilor de microclimat.

Astfel, având în vedere că puterea este exprimată în KW, iar aceasta este direct proporțională cu timpul, rezultă că până se atinge temperatura optimă de încălzire, se creează un disconfort termic major pasagerilor care sunt lângă echipamentul de încălzire, fiind imposibil pentru aceștia să fie în preajma acestuia, din cauza temperaturii foarte ridicate.

În mod corelativ, și pasagerii care stau lângă echipamentul de răcire, până la obținerea temperaturii optime, vor suporta o temperatură foarte scăzută, din cauza funcționării echipamentului.

Prin urmare, contestatorul consideră că stabilirea unor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire ar remedia disconfortul creat pasagerilor și ar crea un sistem unitar de evaluare a ofertelor din perspectiva acestui criteriu.

9. [REDACTAT] a solicitat eliminarea solicitării unor alte unelte, care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor, potrivit Anexei 1 la caietul de sarcini.

Prin punctul de vedere exprimat, entitatea contractantă a precizat că „*autorizarea acestora depinde de existența sculelor și a SDV-urilor necesare, precum și a standurilor și oricare alte dotări stabilite prin manualul de întreținere*”.

În condițiile în care, aceste scule nu sunt necesare, iar potrivit manualului de întreținere și reparații o serie de operațiuni nu necesită SDV-uri, rezultă, în mod evident, că este necesară eliminarea solicitării unor unelte care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor.

Pentru toate aceste motive, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor respingerea susținerilor entității contractante și, pe cale de consecință, admiterea contestației sale, astfel cum a fost formulată.

III. Prin contestația nr. [REDACTAT] înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT] [REDACTAT] critică documentația de atribuire, emisă de către **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)**, în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, raportat la prevederile documentației de atribuire, în termul legal prevăzut la art. 6 alin. (1), lit. a), coroborat cu alin. (2) și alin. (3) ale aceluiași articol din Legea nr. 101/2016 a formulat și a comunicat entității contractante **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)** notificarea prealabilă emisă de societatea sa la data de 28.08.2017, prin care a solicitat, în mod expres, să se remedieze, în tot, încălcarea legislației privind achizițiile publice și să se dispună modificarea și completarea prevederilor caietului de sarcini, specificate la capitolul 7.22 „**ACCESORII, INSTALAȚII ȘI ECHIPAMENTE**”, lit. b), punctul 7.22.5 – „**Sistem automat de taxare**”, care are următoarea formulare :

„Autobuzele se vor echipa cu instalație automată de taxare, compatibilă cu cea aflată în exploatare la achizitor, care trebuie să fie alcătuită din validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, conform standard ISO/IEC 14443, tip A, montate pe barele de mână curentă verticale de la fiecare ușă de acces în salonul de călători, echipament de comunicație, consolă de bord, antenă wireless, senzor GPS alimentată cu 24 V cc, toate acestea vor fi compatibile cu cele aflate în exploatarea la achizitor (...)”

„Autobuzele trebuie livrate de furnizor cu sistemul de taxare în stare de funcționare, pregătite pentru instalarea software-ului”;

„Amenajarea autobuzului, cu sistem funcțional complet de taxare (echipamente, cablare, montare și configurare echipamente), trebuie să fie inclusă în prețul ofertei”, în sensul completării acestei cerințe cu mențiuni de clarificare, dar și prin introducerea unei precizări exprese, care să aibă următoarea formulare :

„Sistemul de taxare existent în exploatare, cu care ofertanții trebuie să fie compatibili, prezintă următoarele caracteristici software :

a) (...);

b) (...)

Etc.”

Față de notificarea prealabilă menționată anterior, entitatea contractantă ar fi trebuit să formuleze un răspuns, în termen de 3 zile, începând cu ziua următoare primirii notificării prelabile, respectiv până la data de 04.09.2017, inclusiv, conform art. 6 alin. (4) din Legea nr. 101/2016, însă a înțeles să nu formuleze acest răspuns.

Pe cale de consecință, prin prezenta contestație, [REDACTED] solicită Consiliului să constate următoarele :

Raportat la obiectul procedurii de atribuire în cauză, respectiv „Achiziție 400 autobuze urbane”, care trebuie livrate inclusiv cu „accesorii, instalații și echipamente” specifice Sistemului Automat de Taxare, respectiv cu validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, „compatibile cu cele aflate în exploatare la achizitor”, se poate constata că formularea condițiilor de participare expuse mai sus (așa cum este, în prezent, Cerința 7.22.5, litera b), capitolul 7.22 – „Sistem automat de taxare”) este restrictivă și nu asigură îndeplinirea de către entitatea contractantă a obligației de a acorda operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatori, favorizând, în mod expres, o anumită categorie de operatori economici, respectiv furnizorul sistemului de taxare aflat în exploatare.

Analizându-se documentația de atribuire rezultă că există un sistem de taxare în exploatare cu care ofertanții trebuie să fie compatibili, însă nu reies caracteristicile software ale sistemului existent, motiv pentru care contestatorul solicită ca entitatea contractantă să confirme faptul că îndeplinirea caracteristicilor hardware minime impuse prin caietul de sarcini este suficientă pentru a acoperi cerința de compatibilitate.

În caz contrar, se impune o clarificare a modului în care ofertanții trebuie să acopere compatibilitatea software a echipamentelor noi cu sistemul aflat în exploatare, evident prin completarea cerințelor deja existente la punctul 7.22.5, litera b), capitolul 7.22 cu caracteristicile software.

În opinia contestatorului, prin îndeplinirea caracteristicilor minime solicitate pentru validatoare nu se poate asigura compatibilitatea cu un sistem de taxare aflat în exploatare, adică cu carduri deja formate disponibile pentru consum pe piață, deoarece securitatea unui sistem de taxare este garantată de criptarea informațiilor din card, prin folosirea unor chei de acces și a unui mod de scriere al datelor proprietar, iar cel puțin aceste două elemente (chei și mod de scriere) sunt strict secrete și nu pot fi prevăzute de ofertantul care trebuie să prezinte un validator compatibil cu acestea.

De asemenea, contestatorul precizează că este „imperios necesar” ca validatoarele să fie recunoscute de sistemul existent, pentru a se putea

realiza transmiterea datelor de verificare către acesta, în modul în care sistemul actual știe să le interpreteze. Informația legată de formatul și modul în care noile validatoare trebuie să transmită date în sistemul actual, lipsește din documentația de atribuire.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, [REDACTAT] concluzionează că entitățile contractante au obligația să respecte toate principiile, în conformitate cu dispozițiile art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, în mod special să ofere un tratament egal și nediscriminatoriu și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională, dispoziții legale imperative stipulate la art. 62 din Legea nr. 99/2016.

Totodată, contestatorul susține că un sistem de taxare nu poate fi funcțional fără software, fără software putând fi livrate cel mult echipamente funcționale (hardware funcțional cu sistem de operare instalat), dar nu un sistem.

În acest context, rezultă că ofertantul nu este obligat cu privire la compatibilitatea dintre noile validatoare și sistemul de taxare aflat în exploatare.

În susținerea celor prezentate anterior, [REDACTAT] invocă și prevederile art. 71 din Legea nr. 99/2016.

În finalul prezentei contestații, [REDACTAT] mai arată că, în caietul de sarcini, nu este menționată „compatibilizarea” echipamentelor noi cu sistemul actual în descrierea sistemului funcțional complet de taxare, care se dorește acoperit de oferta financiară.

Prin urmare, contestatorul solicită ca entitatea contractantă să clarifice acest aspect, în cazul care există buget separat pentru „compatibilizarea” echipamentelor noi cu sistemul actual.

Raportat la cele expuse anterior, [REDACTAT] concluzionează că entitatea contractantă a încălcat principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică.

De asemenea, contestatorul precizează că, prin elaborarea unor cerințe de calificare restrânse/limitative și care pot fi îndeplinite doar de către o anumită categorie de operatori economici, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a elaborat o documentație de atribuire, care nu asigură operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatoriu.

În probațiune, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

În drept, contestatorul invocă prevederile Legii nr. 101/2016 și pe cele ale Legii nr. 98/2016.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1255.1/18.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către [REDACTAT] prin care se precizează următoarele :

În prealabil, entitatea contractantă arată că a răspuns la notificarea prealabilă formulată de către [REDACTAT] înregistrată la

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI cu nr. 1333/29.08.2017, prin adresa nr. DPA 1139/01.09.2017, anexată, în copie, la dosarul cauzei, punct de vedere care i-a fost transmis contestatorului la data de 01.09.2017, pe e-mail, la adresa [REDACTAT]

Pe fondul cauzei, entitatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului următoarele :

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI a achiziționat Sistemul Automat de Taxare printr-o licitație publică deschisă, pe următoarea bază legală:

- Acord de împrumut nr. [REDACTAT] semnat la București la [REDACTAT] [REDACTAT] între România, Banca Europeană de Investiții și Regia Autonomă de Transport București pentru finanțarea Proiectului de reabilitare a transportului urban în București - B (Sistem automat de taxare);

- Legea nr. 490/2001, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 637/11 octombrie 2001, prin care a fost ratificat acordul de împrumut.

- Amendamentul nr. [REDACTAT] ratificat prin H.G. nr. 2449/2004.

- Acordul de împrumut Subsidiar nr. [REDACTAT] încheiat între Ministerul Finanțelor Publice, R.A.T.B. și Consiliul General al Municipiului București

- Actul adițional nr. [REDACTAT] la Acordul de împrumut Subsidiar.

Prin contractul nr. [REDACTAT] conform prevederilor legii nr. 8/1996, art. 39 „*Cesionarul neexclusiv nu poate ceda dreptul sau unei alte persoane decât cu consimțământul expres al cedentului*”.

Proiectul privind implementarea sistemului automat de taxare în Municipiul București a fost cofinanțat de Consiliul General al Municipiului București și de Banca Europeană de Investiții.

În urma organizării licitației internaționale și analizării ofertelor prezentate a fost declarată câștigătoare [REDACTAT]

[REDACTAT], cu care a fost încheiat contractul nr. [REDACTAT]

Entitatea contractantă, printr-una din entitățile subordonate a primit dreptul de utilizare neexclusivă a sistemului automat de taxare pentru sine și alți 7 operatori, printre care a fost menționat, în mod expres, [REDACTAT], ca principal operator de transport public subteran.

Prin contract, s-a interzis, în mod expres, încredințarea parțială sau totală a informațiilor legate de proiectul tehnic, specificații hardware, specificații software ce fac parte din patrimoniul asociației care a câștigat licitația pentru Sistemul Automat de Taxare. Pentru aceasta s-au încheiat acte de confidențialitate, prin care se interzice divulgarea de informații.

Compania de transport public subteran [REDACTAT] pentru a veni în sprijinul călătorilor, a consimțit la integrarea sistemului de plată, astfel că a obținut fondurile necesare de la Ministerul Transporturilor (forul tutelar pentru [REDACTAT] pentru a moderniza sistemul vechi de plată cu cartela magnetică, introducând un sistem identic cu cel existent la

R.A.T.B., în sensul în care se va utiliza cardul contactless, care respectă prevederile standardului internațional EN ISO 14443, tip A.

Baza compatibilității celor doua sisteme similare de taxare, respectiv [REDACTAT] este compatibilizarea la nivel hardware și software cu cardul contactless SR EN ISO 14443, tip A.

Prin caietul de sarcini, s-a solicitat compatibilizarea echipamentelor hardware îmbarcate pe autobuze, respectiv validatoare, modem combox, consolă șofer cu tastatură și antenă GPS, cu cardul contactless SR EN ISO 14443, ca fiind singura condiție necesară. Prin răspunsuri repetate, entitatea contractantă a afirmat „concis și ferm” că singura condiție de compatibilizare cu sistemul actual este compatibilizarea echipamentelor îmbarcate cu cardul contactless tip SR EN ISO 14443. tip A.

Modulele software de encriptare, citire etc. pentru carduri sunt proprietatea intelectuală a asocierii care a câștigat licitația de furnizare a SAT și nu pot fi încredințate de către entitatea contractantă unui alt operator economic, fiind protejate ca drepturi de proprietate intelectuală prin efectul Legii nr. 8/1996.

Aceste softuri se instalează automat, prin radio W-LAN, la intrarea autobuzului în zona de influență a echipamentelor de radio, și anume pe teritoriul autobazei în care autobuzul respectiv își desfășoară activitatea.

De asemenea, entitatea contractantă susține că a indicat, în mod foarte clar, că în situația în care există incertitudini legate de comportarea tipului de validatoare cu care ofertanții doresc să doteze autobuzele noi, aceștia, la cerere, se pot prezenta la fiecare unitate de exploatare, unde va fi testat validatorul, conform procedurii standardizate, iar, la terminarea testării, software-urile vor fi șterse din memoria aparatului.

Având în vedere aspectele expuse mai sus, PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI concluzionează că prezenta contestație este „netemeinică” și „încalcă grav” prevederile legale, în ceea ce privește apărarea drepturilor de proprietate intelectuală.

Totodată, entitatea contractantă menționează că a confirmat de fiecare dată faptul că își menține cerința din caietul de sarcini și că singura verificarea a compatibilității validatoarelor cu sistemul actual este cea legată de compatibilitate cu cardul tip SR EN ISO 14443, tip A și nu este necesară o altă verificare.

Pe cale de consecință, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să respingă contestația formulată de către [REDACTAT] ca nefondată.

În replică față de punctul de vedere al entității contractante nr. 1255.1/18.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] la data de 28.09.2017, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei adresa nr. 1978/28.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] denumită „Concluzii scrise”, prin care precizează următoarele :

În prealabil, referitor la afirmația entității contractante, potrivit căreia a răspuns la notificarea prealabilă prin adresa nr. 1139.1/01.09.2017, contestatorul susține că aceasta „nu corespunde realității”, în sensul că nu a identificat pe adresa sa de e-mail : [REDACTAT] adresa nr. 1139.1/01.09.2017, luând la cunoștință despre conținutul acesteia abia cu ocazia transmiterii punctului de vedere nr. 1255.1/18.09.2017 față de contestația nr. 1925/11.09.2017.

În ceea ce privește punctul de vedere formulat de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), având nr. 1255.1/18.09.2017, dar și răspunsul la notificarea prealabilă, având nr. 1139.1/01.09.2017, [REDACTAT] aduce la cunoștința Consiliului următoarele :

- Un validator „compatibil” este orice validator care respectă standardul contactless ISO/IEC 14443 tip A;
- Responsabilitatea software-ului cade în sarcina achizitorului;
- Software-ul aferent sistemului de taxare se instalează automat când aceste echipamente se conectează la rețeaua WLAN prezentă în orice autobază devenind imediat activ.

De asemenea, contestatorul reiterează aspectele invocate în notificarea prealabilă și în cuprinsul contestației nr. 1925/11.09.2017, respectiv că prin îndeplinirea caracteristicilor minimale solicitate pentru validatoare nu se poate asigura compatibilitatea cu un sistem de taxare aflat în exploatare.

Cu privire la susținerea entității contractante, conform căreia [REDACTAT] s-a integrat cu sistemul R.A.T.B., contestatorul precizează că cele două sisteme sunt practic identice, sisteme implementat de către același furnizor, diferențiate doar de anul în care s-a efectuat implementarea, astfel că nu a existat o integrare, deoarece nu a fost necesară.

Totodată, [REDACTAT] subliniază că, modul în care sunt scrise informațiile pe card și cheile de acces la carduri nu pot fi decât proprietatea entității contractante.

Mai mult decât atât, contestatorul arată că, în calitate de furnizor de sisteme informatice, nu poate valida tehnic răspunsul entității contractante privind instalarea și activarea automată a softului pe echipamentele noi, pentru următoarele considerente :

- 1) Entitatea contractantă nu a formulat cerințe privind sistemul de operare al validatorului.
- 2) Entitatea contractantă nu a solicitat furnizorilor un SDK pentru echipamentele pe care intenționează să le furnizeze.

În opinia contestatorului, fără acest kit de dezvoltare software (software development kit=SDK) nimeni nu poate dezvolta un software care să funcționeze pe un echipament pe care nu îl cunoaște, aceste echipamente având caracteristici diferite de la producător la producător (diferite procesoare, diferite periferice : display, touchscreen, cititor de carduri, etc.) Toate aceste caracteristici sunt obligatorii de cunoscut de

către dezvoltatorul unui software care le folosește, iar posibilitatea ca un astfel de software să existe, să poată fi instalat și activat, așa cum menționează entitatea contractantă, este nulă.

3) MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a invitat [REDACTAT], conform răspunsului la notificarea prealabilă, să efectueze teste de compatibilitate în oricare autobază, dar nu a furnizat detalii și mod de conectare la rețeaua WLAN.

Față de cele prezentate mai sus, contestatorul solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor eliminarea din caietul de sarcini a tuturor exprimărilor care induc „confuzie”, și anume :

- „compatibilă cu cea aflată în exploatare la achizitor”, „toate acestea vor fi compatibile cu cele aflate în exploatare la achizitor (...)”;
- „Autobuzele trebuie livrate de furnizor cu sistemul de taxare în stare de funcționare, pregătite pentru instalarea software-ului”;
- „Amenajarea autobuzului, cu sistem funcțional complet de taxare” și introducerea unor cerințe care să permită integrarea,

în mod real, a unor validatoare compatibile ca tehnologie, permițând astfel o competiție reală.

În cazul menținerii cerințelor de compatibilizare expuse anterior, contestatorul consideră că entitatea contractantă trebuie să își asume punerea la dispoziția câștigătorului a unui set de informații (chei, layout, mod de conectare, modalitate de transfer date) pentru care ar fi necesar ajutorul unui expert imparțial.

Raportat la cele prezentate mai sus, [REDACTAT] solicită Consiliului să constate că MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a încălcat principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică, încălcând flagrant prevederile art. 2 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

De asemenea, contestatorul precizează că, prin elaborarea unor cerințe de calificare restrânse/limitative și care pot fi îndeplinite doar de către o anumită categorie de operatori economici, respectiv furnizorul sistemului actual, entitatea contractantă a elaborat o documentație de atribuire și derulează o procedură care nu asigură îndeplinirea obligației de a acorda operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatoriu.

Concluzionând, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să facă aplicarea prevederilor art. 20 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 și, în vederea soluționării prezentei contestații, să dispună administrarea oricăror mijloace de probă permise de lege (inclusiv o expertiză tehnică de specialitate care să verifice aspectele tehnice prezentate mai sus), aceasta fiind relevantă, raportat la obiectul contestației și la susținerile entității contractante formulate în apărare.

IV. Prin contestația nr. 277/08.09.2017, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT] [REDACTAT] critică adresa nr. DPA 1111.1/31.08.2017, reprezentând răspunsul la notificarea prealabilă, emisă de către

MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, în calitate de potențial ofertant, la procedura de atribuire în cauză, analizând caietul de sarcini, respectiv punctul 1 – „Generalități” – 1.1. „Obiectul și domeniul de aplicare”, unde se specifică : „....Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă”, la data de 26.08.2017, prin adresa nr. 255, a solicitat acceptarea împărțirii pe loturi, considerând aceasta o măsură de remediere legală, în acord cu respectarea principiilor care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale, stipulate la art. 2 din Legea nr. 99/2016.

În concordanță cu dispozițiile art. 1 alin.(2) din Normele Metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului cadru din Legea nr. 99/2016, contestatorul a apreciat că entitatea contractantă va da curs solicitării sale de clarificări, cu atât mai mult cu cât „Entitățile contractante au obligația să respecte toate principiile, conform art. 2 alin. (2), în mod special un tratament egal și nediscriminatoriu și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională”, situație prevăzută de dispozițiile art. 62 din Legea nr. 99/2016.

Solicitarea de remediere a procedurii a avut la bază prevederile art. 66 și pe cele art. 164 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

Răspunsul entității contractante, atât cu privire la solicitarea de clarificări, cât și cu privire la notificarea prealabilă, a fost în sensul că nu va adopta măsuri de remediere, invocând, în susținere, considerente de ordin economic, precum și dispozițiile art. 150 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 și prevederile capitolului III.2. din documentația de atribuire - „Condiții de participare”, conform căroră „Operatorii economici pot participa la procedura de licitație deschisă online, atât individual, cât și în asociere”.

În opinia contestatorului, motivele invocate de către entitatea contractantă „nu au o bază legală și nu sunt temeinice”, având în vedere următoarele :

Astfel, referitor la prevederile art. 66 din Legea nr. 99/2016, invocate de către entitatea contractantă în apărarea sa, [REDACTAT] susține că acestea nu sunt incidente în speța de față, în condițiile în care este menținută cerința, potrivit căreia „Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă” și nu există posibilitatea de asociere sau de a utiliza capacitățile unui terț susținător.

În susținerea celor expuse anterior, contestatorul invocă, ca și exemplu, societatea sa, în calitate de unic producător al autobuzului, înregistrat sub marca românească [REDACTAT] care nu se poate

asocia cu niciun alt producător de autobuze pentru a oferta toate cele trei game de autobuze solicitate.

În același sens, contestatorul menționează că nici [REDACTAT] nu se poate asocia cu societatea sa și nici cu o altă marcă de autobuz.

Conform susținerilor contestatorului, în practică, dispozițiile art. 66 din Legea nr. 99/2016, își găsesc aplicarea pentru îndeplinirea condițiilor de calificare, referitoare la îndeplinirea cerințelor privind situația economico-financiară sau capacitatea tehnică și profesională și în niciun caz pentru a „justifica” necesitatea menținerii unei cerințe tehnice.

Astfel cum au fost invocate prevederile art. 150, coroborate cu cele ale art. 66 din Legea nr. 99/2016, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) se apără arătând că nu avea obligația de a lotiza contractul de furnizare, această situație putând fi complinită de către [REDACTAT] fie printr-o asociere, fie prin utilizarea capacităților unui terț susținător.

Cu privire la interpretarea entității contractante a dispozițiilor art. 150 din Legea nr. 99/2016, în sensul de a nu avea obligația de a lotiza contractul de furnizare și menținerea cerinței ca „*Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă*”, contestatorul precizează că aceasta restricționează „drastic” concurența, existând posibilitatea, în opinia sa, să se achiziționeze de la un singur producător toate cele 400 de autobuze „la cel mai ridicat preț de pe piață”.

În ceea ce privește considerentele de ordin economic, invocate de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), [REDACTAT] le apreciază ca fiind „simple supoziții”, fără nicio garanție de materializare în practică.

Ca și exemplu, [REDACTAT] susține că, în situația în care ar fi acceptată împărțirea pe loturi, poate oferi cele 320 de autobuze de 12 m la un preț care să îi permită entității contractante să facă, numai la autobuzele de 12 m, o economie de aproximativ 30 milioane euro, plus că toate impozitele și taxele aferente unei asemenea tranzacții de aproximativ 10 milioane de euro merg la bugetul statului român.

Prin urmare, aspectele de ordin economic invocate de către entitatea contractantă în răspunsul său la notificarea prealabilă sunt „nefondate și insignifiante”, în raport cu asigurarea unei concurențe reale și competitive pentru alegerea celei mai bune oferte.

Față de cele prezentate mai sus, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să admită contestația sa, astfel cum a fost formulată și să oblige entitatea contractantă să adopte măsuri de remediere, în sensul de a lotiza contractul de achiziție publică în cauză.

Referitor la decizia C.N.S.C. nr. 31599 din 31.08.2017, contestatorul consideră că aceasta nu are entitate de lucru judecat, având în vedere prevederile legale în materie, dar și faptul că prezenta

contestație vizează o altă procedură de atribuire, potrivit anunțului de participare nr. 178152/18.08.2017.

În drept, [REDACTAT]. invocă prevederile legale la care s-a făcut referire în cuprinsul contestației.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1267.1/20.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT], referitor la contestația formulată de către [REDACTAT], prin care reiterează, în mare parte, aspectele invocate cu privire la contestația formulată de către [REDACTAT]

În ceea ce privește afirmația contestatorului, referitoare la dispozițiile art. 66 din Legea nr. 99/2016, potrivit căreia „*Această prevedere legală invocată de entitatea contractantă în apărarea sa, nu își găsește traducerea în fapt, atâta timp cât este menținută cerința <<Toate cele 400 autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă>>*”, entitatea contractantă consideră că nu a îngrădit competiția prin încălcarea prevederilor legale privind achizițiile publice, care dau dreptul operatorilor economici de a se asocia pentru a participa la procedura de atribuire.

Drept urmare, orice operator economic poate participa la procedura de achiziție publică/sectorială în nume propriu sau în asociere cu alți operatori economici, în cazul în care acesta nu poate îndeplini cerințele de calificare solicitate de entitatea/entitatea contractantă, conform documentației de atribuire.

Astfel, operatorul economic, are dreptul, dacă este cazul, să recurgă la susținerea unui/unor terț/terți, în ceea ce privește îndeplinirea criteriilor referitoare la situația economică și financiară, indiferent de natura relațiilor juridice existente între operatorul economic și terțul/terții respectiv/respectivi.

În cazul în care mai mulți operatori economici participă, în comun, la procedura de achiziție publică, aceștia pot beneficia de susținerea unui terț, în ceea ce privește îndeplinirea cerinței.

Totodată, entitatea contractantă precizează că, prin decizia nr. [REDACTAT] din data de [REDACTAT], Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor a respins ca nefondată contestația formulată de același contestator, respectiv [REDACTAT], pentru același obiect la procedura de achiziție sectorială, inițiată prin anunțul de participare nr. 176773/01.07.2017 și care a fost anulată în S.E.A.P. la data de 14.08.2017.

Având în vedere cele prezentate mai sus, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să respingă ca nefondată contestația formulată de către [REDACTAT]

În replica față de punctul de vedere al entității contractante nr. [REDACTAT] înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] la

data de 21.09.2017, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei adresa nr. [REDACTAT] înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] denumită "Concluzii scrise", prin care solicită Consiliului admiterea contestației sale, astfel cum a fost formulată și, pe cale de consecință, obligarea entității contractante la adoptarea măsurilor de remediere, în sensul asigurării unei concurențe reale și competitive între operatorii economici pentru utilizarea eficientă a fondurilor publice și acceptării lotizării contractului de achiziție publică în cauză, pentru următoarele motive:

Astfel, [REDACTAT] arată că entitatea contractantă a tratat cu superficialitate criticile expuse în cuprinsul contestației formulate.

De asemenea, analizând, din punct de vedere legal, dar și din punct de vedere al transpunerii în fapt dispozițiile art. 66 din Legea nr. 99/2016, contestatorul solicită Consiliului să constate că acestea reglementează aspectele privind îndeplinirea condițiilor de calificare, respectiv îndeplinirea cerințelor privind situația economico-financiară sau capacitatea tehnică și profesională și, în niciun caz, nu este reglementat aspectul referitor la necesitatea îndeplinirii unei cerințe tehnice (în cazul de față, menținerea nejustificată și nefondată a cerinței, potrivit căreia toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite să îndeplinească, obligatoriu, condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă).

Referitor la decizia C.N.S.C. nr. [REDACTAT] din data de [REDACTAT] opinează că aceasta nu are entitate de lucru judecat, având în vedere prevederile legale în materie, prezenta contestație vizând o altă procedură de atribuire, inițiată prin anunțul de participare nr. 178152/18.07.2017.

Concluzionând, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să admită prezenta contestația, astfel cum a fost formulate și să oblige entitatea contractantă la adoptarea măsurilor de remediere, în sensul de a lotiza contractual de achiziție publică în cauză.

V. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent și nedată), înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT] asocierea formată din [REDACTAT] și [REDACTAT] (denumită [REDACTAT] critică documentația de atribuire elaborată de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, analizând caietul de sarcini aferent prezentei proceduri de achiziție publică, a constatat că, în cuprinsul acestuia, sunt specificate o serie de cerințe care încalcă prevederile legislației achizițiilor publice.

Astfel, una dintre condițiile pe care operatorii economici participanți la procedura de atribuire în cauză trebuie să le îndeplinească presupune ca

toate cele 400 de autobuze să fie fabricate de către același producător, autobuzele fiind împărțite în 3 game, după cum urmează :

- 320 de autobuze din gama de 12 m;
- 50 de autobuze din gama de 10 m;
- 30 de autobuze articulate din gama de 18 m.

Prin urmare, caietul de sarcini prevede anumite cerințe excesive, care îngreșesc competiția, după cum urmează :

Cerința privind caracteristicile dimensionale ale autobuzelor „este excesivă și limitează concurența”, impunându-se modificarea acesteia.

În acest sens, contestatorul precizează că, la secțiunea 6.3 din caietul de sarcini – „Dimensiuni generale constructive ale autobuzului” sunt specificate dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Pentru autobuzele din gama 10 m, lungimea totală admisă este de 10.700 mm, pentru autobuzele din gama 12 m, lungimea totală admisă este de 12.000 mm \pm 350 mm, iar pentru autobuzele din gama 18 m, lungimea totală admisă este de 18.000 mm \pm 400 mm.

Autobuzele urbane produse de către [REDACTED] acoperă toate cele trei game solicitate prin caietul de sarcini, cu mențiunea că, în ceea ce privește lungimea maximă admisă a autobuzelor din gama de 10 m, autobuzele [REDACTED] au o lungime de 10,78 m, spre deosebire de lungimea totală admisă prevăzută în caietul de sarcini, respectiv de 10.7 m.

De asemenea, autobuzele [REDACTED] au o lungime de 18.75 m, spre deosebire de lungimea totală admisă, astfel cum este prevăzută de caietul de sarcini, de 18,40 m.

Așadar, principalul motiv care împiedică asocierea formată din [REDACTED] să participe la procedura de atribuire în cauză decurge din faptul că autobuzele [REDACTED] din gama 10 m depășesc cu 8 cm lungimea maximă admisă pentru acest tip de autobuze și cu 35 cm lungimea maximă admisă pentru autobuzele din gama 18 m.

În plus, din cerințele documentației de atribuire rezultă că entitatea contractantă urmează să achiziționeze autobuze care să aibă capacitatea de transport de minimum 96 de călători, pentru autobuzele din gama de 12 m, de minimum 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m și de minimum 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m. (Secțiunea 6.5.1. – „Capacitate de transport călători” din caietul de sarcini).

Or, asocierea formată din [REDACTED] îndeplinește cerința producerii unor autobuze care să permită transportul numărului de călători solicitat prin caietul de sarcini.

În acest context, cumulul celor două cerințe, respectiv ca autobuzele din gama de 10 m să aibă lungimea maximă admisă de 10,7 m și să aibă o capacitate minimă de transport a 70 de călători, apare ca fiind excesivă,

îngrădind în mod artificial participarea mai multor operatori economici. Situația este similară în cazul autobuzelor din gama de 18 m, unde diferența dintre lungimea autobuzelor indicată de către [REDACTED] și cea din caietul de sarcini este de 35 cm.

Întrucât nu există justificări tehnice de natură să împiedice achiziția unor autobuze cu lungimea de 10,78 m, respectiv 18,75 m, contestatorul consideră că este oportun pentru entitatea contractantă și corect față de operatorii economici ca lungimea maximă a autobuzelor din gama 10 m să poată fi extinsă până la cea de 10,78 m, iar cea din gama de 18 m la 18,75 m.

În caz contrar, prin această cerință „extrem de restrictivă” și „lipsită de orice justificare de natură tehnică” sunt încălcate, în mod flagrant, principiile care guvernează materia achizițiilor publice, în special principiul proporționalității, precum și dispozițiile Legii nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale.

În susținerea celor prezentate mai sus, [REDACTED] invocă și prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016 și subliniază că documentația de atribuire nu trebuie, sub nicio formă, să conțină cerințe care ar introduce „obstacole nejustificate” în calea operatorilor economici.

În același sens, contestatorul invocă decizia C.N.S.C. nr. [REDACTED] din data de 27.06.2017, pronunțată într-o speță similară, prin care s-a statuat că „în măsura în care capacitatea totală de transport a pasagerilor este respectată conform directivelor și normelor europene, impunerea unei lungimi minime este excesivă”.

Având în vedere aceste aspecte, asocierea formată din [REDACTED]

[REDACTED] solicită Consiliului să modifice cerințele din documentația de atribuire, în sensul modificării lungimii autobuzelor din gama de 10 m, de la 10,7 lungimea maximă admisă, la 10,78 m, iar a lungimii autobuzelor din gama de 18 m la 18,75 m.

În continuarea prezentei contestații, [REDACTED] mai arată că, la stabilirea criteriilor de calificare și selecție, entitatea contractantă este obligată să respecte principiul proporționalității, care presupune asigurarea corelației între necesitatea entității contractante, obiectul contractului de achiziție publică, precum și cerințele solicitate a fi îndeplinite.

În aceste condiții, criteriile de calificare și selecție stabilite de către entitatea contractantă nu trebuie să depășească ceea ce este necesar, în vederea atingerii obiectivului urmărit prin procedura de achiziție publică.

În acest sens, entitatea contractantă se va asigura că ofertantul are capacitatea de a duce eventualul contract la bun sfârșit, dar nu va stabili condiții „excesive”, care ar duce la eliminarea eventualilor ofertanți.

În concluzie, principiul proporționalității obligă entitatea contractantă să aibă în vedere, la elaborarea documentației de atribuire, de următoarele aspecte :

- criteriile de calificare nu trebuie să depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar, în scopul realizării obiectivelor urmărite;

- În cazul în care este posibilă o alegere între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea „mai puțin constrângătoare”, iar inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile urmărite.

Pe cale de consecință, contestatorul consideră că, prin cerințele impuse prin caietul de sarcini, se încalcă, în mod evident, principiul proporționalității.

De asemenea, [REDACTED] susține că se impune modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 6.3.1, B din caietul de sarcini, referitoare la deschiderea liberă a ușilor pentru călători.

În acest sens, contestatorul arată că, în cuprinsul caietului de sarcini, la Secțiunea 6.3.1, punctul B, este prevăzută cerința ca deschiderea liberă a ușilor pentru călători să fie de minimum 1200 mm

În acest context, contestatorul precizează că deschiderea ușilor autobuzelor fabricate de către societatea sa este de 1200, respectându-se astfel cerința din caietul de sarcini, însă, pe interiorul ușilor, sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța dintre aceste bare este 1100 mm, așa cum rezultă din schița anexată, în copie, la dosarul cauzei.

Astfel, având în vedere că, deși deschiderea ușilor este de 1200 mm la autobuzele [REDACTED], există totuși riscul ca entitatea contractantă să ia în calcul distanța de 1100 mm dintre barele de sprijin, motiv pentru care contestatorul consideră că se impune modificarea cerinței în cauză, astfel încât aceasta să nu introducă obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective.

Așadar, se impune modificarea cerinței, în sensul că deschiderea liberă a ușilor să fie de minimum 1200 mm (exclusiv barele/mânerile de acces), iar ulterior montării mânerelor/barelor de acces, de minimum 1100 mm (între barele de acces).

Cu privire la răspunsul entității contractante vizând acest capăt de cerere, potrivit căruia „Entitatea contractantă a ținut cont la elaborarea Caietului de sarcini de posibilitatea îmbarcării/debarcării călătorilor în stații în timp cât mai scurt și fără a întâmpina obstacole”, contestatorul menționează că acesta nu este clar, în sensul că nu explică dacă distanța de 1200 mm va fi măsurată ca distanța dintre deschiderea ușilor, în care va fi inclusă și distanța dintre barele de acces, sau va fi luată în calcul doar distanța dintre bare.

Având în vedere răspunsul entității contractante citat anterior, se poate constata că barele de sprijin atașate pe interiorul ușilor de acces nu pot fi considerate obstacole, în condițiile în care rolul acestora este tocmai de a asigura îmbarcarea/debarcarea călătorilor, venind în sprijinul acestora.

În susținerea celor expuse mai sus, contestatorul invocă și faptul că autobuzele [REDACTED] respectă, în totalitate, dimensiunile prevăzute în Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU)- Dispoziții uniforme privind omologarea

vehiculelor din categoriile M2 sau M3, în ceea ce privește construcția generală a acestora.

Raportat la argumentele prezentate, [REDACTAT] solicită Consiliului modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 6.3.1, B din caietul de sarcini, referitoare la deschiderea liberă a ușilor pentru călători, în sensul luării în considerare, pentru respectarea acestei cerințe, doar a distanței de 1200 mm dintre deschiderea liberă a ușilor.

Totodată, contestatorul menționează că se impune modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 2 – „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 25 din caietul de sarcini, potrivit căreia ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului.

În susținerea acestei solicitări, asocierea în cauză arată că obiectul prezentei proceduri de achiziție publică îl reprezintă furnizarea de autobuze noi pentru transportul urban de călători, ce urmează a fi construite.

Așadar, autobuzele ce fac obiectul contractului de achiziție publică ce urmează a fi atribuit, pot fi realizate la comandă, sunt disponibile ca vehicule de bază, urmând ca dotările specifice solicitate să fie adăugate la vehiculul de bază, furnizorul urmând a prezenta omologarea finală a tramvaiului odată cu producerea primului vehicul.

Potrivit normelor în materie, dosarul de omologare care se înaintează autorităților competente, în vederea omologării vehiculului, conține, printre altele, rapoarte de încercări ale acestuia. Or, un produs nu poate fi încercat, decât după ce este construit.

Pe cale de consecință, omologarea autobuzelor se poate face numai ulterior atribuirii contractului, respectiv ulterior construirii acestora. Ca atare, se impune eliminarea cerințelor expuse anterior, în caz contrar fiind încălcat principiul proporționalității.

În continuarea prezentei contestații, [REDACTAT] mai arată că se impune modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 2 – „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 25 din caietul de sarcini, potrivit căreia autobuzele trebuie dotate cu un echipament de numărare a călătorilor (cu o precizie de minim 99%), inclusiv software aferent, cu transmiterea datelor online.

În ceea ce privește această solicitare, contestatorul precizează că cerința unei precizii de minim 99% nu respectă principiul proporționalității, astfel cum a fost acesta definit la punctul II.1.2, descurajând concurența reală, întrucât :

- majoritatea producătorilor de produse IT oferă o precizie de minim 95%;

- există autobuze cu o capacitate de sub 100 de pasageri, o eroare de o singură persoană conducând la imposibilitatea obiectivă de atingere a pragului stabilit de caietul de sarcini. Cu titlu de exemplu, contestatorul menționează că o eroare de o singură persoană în cazul autobuzelor cu o capacitate de 70 de persoane (cele având o lungime de aproximativ 10 m) și a celor cu o capacitate de 96 de persoane (cele având o lungime de aproximativ 12 m) ar conduce la o precizie mai

scăzută de 99%. Cu alte cuvinte, cel puțin în cazul autobuzelor cu o lungime de aproximativ 10 m și 12 m, entitatea contractantă pretinde o precizie de 100%, „excesivă”, raportat la cerințele de piață și situația de fapt reală.

Prin urmare, [REDACTAT] apreciază că se impune modificarea cerinței în cauză, în sensul stabilirii unei precizii pentru echipamentul de numărare a călătorilor într-un procent rezonabil, de exemplu de cel puțin 95%, acesta fiind de altfel și procentul de precizie care este unanim acceptat în industria de profil.

Prin răspunsul entității contractante este invocat faptul că precizia de 99% este necesară, având în vedere implicațiile în funcționarea de ansamblu a rețelei de transport a achizitorului, respectiv coroborarea rezultatelor numărării cu Sistemul Automat de Taxare și cu activitatea de control titluri de călătorie și necesitatea stabilirii cu acuratețe a gradului de încărcare, dimensionarea liniilor de transport public, în ceea ce privește capacitatea transport, intervalul de circulație, numărul vehiculelor, fapt ce are implicații foarte mare în costurile de exploatare.

De asemenea, se menționează că „sunt mulți furnizori de echipamente de numărare de călători ce au produs certificate, omologate cu precizia de 99%”, afirmație care, în opinia contestatorului, este „lipsită de fundament” și chiar „contrară realității”.

Totodată, contestatorul susține că se impune modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 6.5. (Caracteristici masice), în care se prevede repartitia sarcinilor pe cele două punți, astfel : cca 40% axă față și cca 60% axă spate.

Conform susținerilor [REDACTAT] o astfel de repartitie, fără o justificare tehnică, constituie încă o ingerință în dreptul la o concurență liberă și efectivă între operatorii economici, fiind o „simplă apreciere subiectivă”, care, cu încălcarea principiului proporționalității, avantajează doar anumiți producători economici.

Raportat la aceste motiv, contestatorul solicită modificarea cerinței, în care se prevede repartitia sarcinilor pe cele două punți, astfel : 35% axa față și 65% axa spate.

Mai mult decât atât, [REDACTAT] respinge și răspunsul entității contractante, potrivit căruia aceste cerințe privind repartitia sarcinilor pe axele autobuzului, specificate în caietul de sarcini, asigură funcționarea cu limita maximă admisă pe punte pe rețeaua de transport a achizitorului.

În acest sens, contestatorul precizează că autobuzele de 18 m sunt prevăzute cu 3 axe, iar procentele menționate în caietul de sarcini, 40%, respectiv 60%, sunt aplicabile doar autobuzelor cu 2 axe (cum este cazul celor de 10 și 12 m). Este deci, practic, imposibil ca aceleași procente să fie solicitate și pentru autobuzele de 18 m, astfel încât singura soluție este aceea de a modifica cerințele din caietul de sarcini, în sensul acceptării unor procente de 35% axa față, respectiv 65% axa spate.

mai arată că se impune și modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 4 – „Descrierea generală constructivă a autobuzului” din caietul de sarcini.

În cuprinsul caietului de sarcini, la Secțiunea 4 – „Descrierea generală constructivă a autobuzului” este specificat, în ceea ce privește capacitatea de transport, că aceasta va fi calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulament ONU R107.

De asemenea, la Secțiunea 6.5.1. – „Capacitate transport călători” din caietul de sarcini sunt prevăzute cerințele privind numărul minim de călători, respectiv:

- Minim 96 călători pentru autobuzele din gama de 12 m;
- Minim 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m;
- Minim 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m.

Astfel, pornind de la raționamentul de calcul stabilit prin Regulamentul ONU R107, ar trebui ca numărul minim de pasageri în picioare/mp să fie 8, și nu 6,5, așa cum reiese din documentația de atribuire. Pentru conformarea la normele europene în vigoare și pentru a nu crea un cadru restrictiv în ceea ce privește condițiile de calificare la procedura de atribuire, și, mai ales, pentru a nu încălca principiul proporționalității, contestatorul solicită modificarea cerinței în cauză, în sensul precizării numărului de 8 pasageri în picioare/mp.

Totodată, solicită modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 3.2 – „Condiții mecanice” din caietul de sarcini, întrucât, în ceea ce privește șocurile și vibrațiile, nu poate fi cerută respectarea CEE ONU R 66, deoarece nu se aplică autobuzelor din clasa M3.

Contestatorul consideră că se impune și modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 6.2 – „Materiale” din caietul de sarcini, întrucât nu există norme europene aplicabile în cazul autobuzelor din clasa M3, astfel încât cerințele prevăzute la această secțiune nu pot fi valide în lipsa unei reglementări exprese.

Cu privire la cerința ca pentru principalele materiale utilizate la amenajarea interioară a salonului de călători, a cabinei de conducere și a instalației electrice să se prezinte buletine de încercări emise de laboratoare autorizate UE sau laboratoare autorizate de către organisme acreditate de certificare din România, face următoarea precizare:

În scopul conformării cu cerințele din caietul de sarcini, asocierea în cauză poate, în baza acordului entității contractante, să modifice materialele care sunt de regulă folosite la producerea autobuzelor, această modificare putând apărea după începerea procesului de producere a autobuzelor, deci după încheierea contractului. Astfel, este lipsit de relevanță ca ofertantul să prezinte la acest moment certificările solicitate.

Prin urmare, se impune ca cerința de la Secțiunea 6.2 a caietului de sarcini să fie modificată, în sensul că aceste certificări să poată fi depuse după încheierea contractului.

De asemenea, contestatorul susține că se impune modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 7.5 - „Suspensia” din caietul de sarcini, pe motiv că cerința cu privire la axa mediană a autobuzelor din gama de 18 m, care trebuie să fie prevăzută cu două pene de aer și bare de reacțiune și două amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă trebuie modificată, după cum urmează : „Axa mediană (autobuze din gama 18 m) - cu patru perne de aer și bare de reacțiune și patru amortizoare hidraulice cu dublu efect, cu limitator de cursă”, întrucât numărul de elemente, astfel cum sunt enumerate la prezenta secțiune, este de 4 și nu de 2.

În măsura în care entitatea contractantă nu va adopta și aplica măsurile de remediere propuse, [REDACTAT] solicită, în subsidiar, adoptarea unei măsuri de remediere care să presupună împărțirea pe loturi a celor trei tipuri de autobuze, permițând astfel accesul egal al potențialilor ofertanți la prezenta procedură de achiziție publică.

În opinia contestatorului, este „abuzivă” cerința ca toate cele trei tipuri de autobuze să fie produse de către același producător, întrucât :

- Numărul ofertanților care ar pute participa la procedura de atribuire ar fi semnificativ restrâns, cu consecința îngrijirii accesului majorității operatorilor economici la procedură;

- Restricția este nejustificată și încalcă principiul proporționalității;

- Procedura de achiziție publică nu se desfășoară în condiții de competitivitate.

În plus, [REDACTAT] afirmă că este și în interesul entității contractante să dispună împărțirea pe loturi, deoarece, prin participarea a cât mai multor operatori economici specializați, vor exista mai multe oferte și se vor crea astfel premisele pentru obținerea unor prețuri de achiziție mai reduse.

Mai mult decât atât, contestatorul admite că legea nu obligă entitățile contractante la lotizarea tuturor procedurilor de achiziție, însă, indirect, în anumite situații, lotizarea se impune, ca singură posibilitate de a se respecta cerințele legate de asigurarea unei proceduri competitive.

În ceea ce privește „motivarea deficitară” a răspunsului entității contractante, [REDACTAT] subliniază că principiul motivării actelor administrative este consacrat la nivel european de Codul European al Bunei Conduite Administrative, art. 1, astfel : „1. Fiecare decizie adoptată de Instituție, care poate afecta în mod negativ drepturile sau interesele unei persoane particulare, va menționa temeiurile pe care se bazează, indicând în mod clar faptele relevante, baza legală a deciziei.

2. Funcționarul va evita adoptarea de decizii bazate pe temeiuri sumare sau vagi sau care nu conțin raționamente individuale”.

Conform susținerilor contestatorului, motivarea reprezintă o obligație generală, aplicabilă oricărui act administrativ, reprezintă o condiție de legalitate externă a actului, care face obiectul unei aprecieri în concreto, după natura acestuia și contextul adoptării sale, iar obiectivul său este

prezentarea într-un mod clar și neechivoc a raționamentului instituției emitente a actului.

Așadar, a motiva o decizie implică a face cunoscute, cu claritate, elementele de fapt și de drept, care permit înțelegerea și aprecierea legalității sale, iar importanța acestei exigențe, depinde, în mod considerabil, de interesele pe care destinatarii actului ar putea să le aibă în primirea acestor explicații.

Or, așa cum reiese din răspunsul entității contractante la notificarea [REDACTAT], motivarea oferită este „deficitară”, de cele mai multe ori fiind doar reluate pasaje din caietul de sarcini sau din texte legale, fără a acorda posibilitatea contestatorului de a înțelege raționamentul care a stat la baza adoptării deciziilor de respingere.

În finalul prezentei contestații, [REDACTAT] mai precizează că se impune obligarea entității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor.

În susținerea solicitării sale, contestatorul invocă prevederile art. 163 alin. (1), lit. b) și alin. (2) din Legea nr. 99/2016 și arată că măsurile de remediere solicitate a fi adoptate de către entitatea contractantă, în sensul clarificării/eliminării/modificării unor elemente din documentația de atribuire sunt de natură a modifica semnificativ documentele achiziției.

Prin urmare, se impune obligarea entității contractante la prelungirea corespunzătoare a perioadei stabilite pentru depunerea ofertelor, cu un termen rezonabil, care să permită ofertanților să își adapteze oferta la modificările dispuse la documentația de atribuire.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. [REDACTAT], înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către asocieria formată din [REDACTAT]

[REDACTAT] prin care se precizează următoarele :

Referitor la afirmația contestatorului cu privire la cerințe din caietul de sarcini care contravin legislației achizițiilor publice, respectiv cerința vizând caracteristicile dimensionale ale autobuzelor, care, în opinia acestuia, este „excesivă și limitează concurența”, entitatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului următoarele :

Cerința vizând caracteristica dimensională a autobuzelor are o importanță foarte mare, în ceea ce privește transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a mentenanței și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea în circulație (processe tehnologice de spălare, curățare, de alimentare cu carburant, processe tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni). Justificarea alegerii toleranțelor stabilite de entitatea contractantă se bazează pe sistemul de exploatare existent în unitățile de

exploatare desemnate de achizitor, în special pentru autobuzele din gama de 12 și 18 m.

Pentru autobuzele din gama de 10m, toleranța a fost stabilită pentru condițiile actuale existente în rețeaua de transport specifică și facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor). Având în vedere doleanțele locuitorilor municipiului București, pentru înființarea de noi trasee, prelungirea traseelor existente în anumite cartiere rezidențiale (de exemplu : Brâncuși, Bucureștii Noi, Rahova, etc, în care străzile sunt înguste și nu permit utilizarea autobuzelor de 12 m), pentru a face fata acestor solicitări, entitatea contractantă a stabilit achiziționarea autobuzelor din gama de 10 m lungime. În cazul depășirii lungimii stabilite pentru autobuzele din gama de 10 m, se anulează avantajul unui astfel de autobuz, care nu va mai putea fi utilizat în scopul în care a fost fundamentată necesitatea entității contractante. Orice majorare a lungimii stabilite pentru gama autobuzelor de 10 m, 12 m și 18 m față de toleranța stabilită conduce la neîndeplinirea cerințelor de transport.

Orice alte dimensiuni, care exced toleranțele stabilite prin caietul de sarcini, ar putea duce la cheltuieli de investiții, respectiv lucrări de construcții, montaj pentru amenajări la halele de revizie, elevatoarele de ridicare, stațiile ITP, stațiile de alimentare cu carburant, stațiile de spalare, etc. Achizitorul nu a prevăzut costuri pentru lucrări de construcții, montaj, pentru adaptarea instalațiilor de mentenanță și exploatare existente la dimensiuni diferite, față de cele din caietul de sarcini.

Cu privire la autobuzele cu dimensiuni de 18 m, limita superioară maximă admisă, așa cum a fost stabilită prin caietul de sarcini, este foarte importantă, deoarece prin poziționarea în cadrul autobazelor a echipamentelor și elementelor de arhitectură și utilități (de exemplu: amplasarea de stâlpi de iluminat în curtea autobazelor, realizarea de trasee tehnologice între stația de alimentare cu carburant, stația de spălare și halele de revizie, precum și poziționarea aleilor în zona de parcare), impun restrângerea dimensiunilor maxime pentru a nu afecta aceste instalații fixe și pentru a nu deteriora autobuzele prin loviri accidentale de obiectele fixe ale infrastructurii autobazelor.

De asemenea, entitatea contractantă susține că aceste dimensiuni nu sunt excesive, nu sunt abuzive și nu îngăduiesc competiția, fiind cele necesare pentru sistemul actual de exploatare în municipiul București.

Mai mult decât atât aceasta afirmă că, în vederea participării la prezenta procedură de achiziție publică, s-au înregistrat în S.E.A.P. mai mulți potențiali ofertanți, care nu au avut obiecțiuni cu privire la dimensiunile solicitate prin caietul de sarcini.

În ceea ce privește susținerea contestatorului, referitoare la „Încălcarea principiului proporționalității”, entitatea contractantă menționează că acesta nu a adus în susținerea afirmațiilor sale dovezi, înscrisuri, calcule sau alte documente.

Totodată, entitatea contractantă arată că a exprimat, în mod clar, următoarele :

- Cerința privind necesitatea de autobuze omologate în ofertă este impusă de legislația în vigoare și nu poate fi modificată;

- Cerințele privind dimensiunile sunt în strictă concordanță cu cerințele de exploatare în rețeaua de transport public urban și a fost fundamentată corect, neputând fi modificate lungimile maxime, deoarece ar aduce prejudicii materiale și funcționale entității contractante;

- Cerința de lotizare a fost respinsă prin Decizia C.N.S.C. nr. [REDACTAT].

Cu privire la afirmația contestatorului, referitoare la faptul că „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 6.3.1, B din caietul de sarcini, referitoare la deschiderea liberă a ușilor pentru călători”, entitatea contractantă precizează următoarele :

În sistemul de transport public urban, în special la ora de aglomerație, este esențială existența unei dimensiuni cât mai mari pentru spațiul liber, rezultat în urma deschiderii ușilor în stații, în acest fel pasagerii urcând și/sau coborând în timp mai scurt fără să se creeze aglomerație și orice ștrangulare a zonei libere în dreptul ușilor deschise. În cuprinsul caietului de sarcini a fost introdusă această cerință, respectiv „Deschiderea liberă a ușilor pentru călători minim 1200 mm”, cunoscându-se că pe piață există producători de autobuze, care au deschiderea liberă a ușilor mai mare, și anume circa 1300 mm.

În opinia entității contractante, reducerea deschiderii libere va conduce la îngreunarea urcării și coborârii călătorilor în stații, cu implicații în creșterea timpilor de staționare, respectiv mărirea intervalului de succedare între vehicule și a timpilor de așteptare în stații, perturbarea traficului rutier în stațiile neprevăzute cu alveole de oprire, reducerea atractivității transportului public și creșterea costurilor de exploatare, prin necesitatea suplimentării numărului de vehicule pe linii.

De asemenea, entitatea contractantă nu poate accepta existența unor obstacole care să micșoreze zona liberă de 1200 mm. În acest sens, argumentează că nu au fost formulate observații referitoare la cerința în cauză, existând astfel numeroși operatori economici care îndeplinesc această cerință pentru zona liberă.

Prin urmare, rezultă că această cerință nu îngreună concurența liberă, fiind foarte importantă pentru fluidizarea transportului public.

Referitor la faptul că, în prezent, autobuzul [REDACTAT] este în faza de prototip, nefiind omologat UE, entitatea contractantă afirmă că nu se poate accepta încălcarea prevederilor caietului de sarcini, care reglementează această cerință.

În ceea ce privește susținerea contestatorului, conform căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2 -Condițiile tehnice eliminatorii, pct. 25 din Caietul de sarcini, potrivit căreia ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului”, entitatea contractantă arată că la punctul 1.1. din caietul de sarcini se stipulează că autobuzele vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii

Europene, în categoria M3, în baza directivelor cadru: Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR, potrivit Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea O.G. nr. 78/2000 și a Ordinului M.T.C.T. nr. 2132-2005 – RNTR 7, M.L.P.T.L: nr. 211/2003-RNTR 2, modificat și completat cu Ordinele M.T.C.T. nr. 2194-2004 și 2218-2005, 2135-2005-RNTR 4.

Ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului, din care să reiasă că:

Autobuzele oferite vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3.

Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către Registrul Auto Roman (RAR) în scopul obținerii cărții de identitate.

Cu privire la susținerea contestatorului, potrivit căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2 - Condițiile tehnice eliminatorii pct. 25 din Caietul de sarcini, potrivit căreia autobuzele trebuie dotate cu un echipament de numărare a călătorilor (cu o precizie de minim 99%), inclusiv software aferent, cu transmiterea datelor on-line”, entitatea contractantă menționează că determinarea cu acuratețe a numărului de călători transportați are evidente avantaje, după cum urmează :

- Determinarea numărului de călători care nu validează cardul, prin diferența dintre numărul de călători numărați și numărul de validări. Astfel, se va realiza dirijarea operativă a echipelor de control în scopul reducerii fraudei;

- Determinarea numărului de călători pe intervale orare și sens pentru monitorizarea gradului de încărcare a liniilor și dimensionarea numărului de vehicule alocate, stabilirea intervalelor de succedare a vehiculelor pe traseu, etc. Astfel, se vor realiza importante avantaje în exploatare, prin reducerea consumului de carburant, manoperă, diminuarea aglomerației, etc.

Numărarea cu acuratețe a călătorilor creează, atât avantaje economico-financiare, cât și legate de monitorizarea și dispecerizarea sistemului de transport public.

O diferență de 4-5% a preciziei de numărare duce la obținerea unor rezultate cu eficiență scăzută și nu poate fi acceptată, ținând cont că există foarte mulți operatori economici care au produse certificate UE cu precizia de 99% pentru numărarea călătorilor la transportul public.

Raportat la afirmația contestatorului, conform căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 6.5 (Caracteristici masice), în care se prevede repartiția sarcinilor pe cele două punți astfel : cca. 40% axa față și cca. 60% axa spate”, entitatea contractantă susține că această

activitate legată de verificarea caracteristicilor și performanțelor vehiculelor este în sarcina RAR și va fi tratată în cadrul procesului de omologare/certificare.

Totodată, entitatea contractantă subliniază că, din cauza uzurilor produse suprafeței carosabile, pot apărea neregularități sau gropi pe benzile rezervate circulației autobuzelor, care se vor manifesta asupra suspensiei și caroseriei prin apariția de defecțiuni premature și reducerea confortului călătorilor.

Pentru aceste motive, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) își menține prevederile din cuprinsul caietului de sarcini.

Referitor la susținerea contestatorului, potrivit căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 4 – Descrierea generală constructivă a autobuzului din Caietul de sarcini”, entitatea contractantă precizează că pentru omologare/certificare se aplică R107-CEE ONU, respectiv 0,125 mp/călător, deoarece este necesară verificarea, din punct de vedere a rezistenței materialelor, a performanțelor dinamice și a altor cerințe legate de omologare. Pentru factorul de evaluare, s-a specificat că evaluarea se va efectua în condițiile de 6.5 călători/mp, neexistând prevederi legale sau alte acte normative care să impună modul cum se stabilește factorul de evaluare. Acest factor de evaluare, raportat la 6.5 călători/mp este valabil pentru toți ofertanții, are rolul de a puncta avantajele tehnice și de performanță al autobuzelor oferite și nu este eliminatoriu.

În ceea ce privește afirmația contestatorului, conform căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 3.2 – Condiții mecanice din Caietul de sarcini”, entitatea contractantă arată că norma invocată de către [REDACTAT] are caracter de recomandare și s-a optat ca toate verificările să se facă de către toți ofertanții, potrivit aceleiași norme. În situația în care RAR la procesul de omologare/certificare va solicita alte norme, toți ofertanții se vor alinia la cerințele RAR.

Cu privire la afirmația contestatorului, potrivit căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 6.2 – Materiale din caietul de sarcini”, entitatea contractantă menționează că materialele utilizate la fabricarea autobuzelor trebuie să îndeplinească condițiile legale privind comportarea la foc, respectiv să nu degaje fum, gaze toxice, compuși halogenați, să fie rezistente la foc, să prezinte proprietăți privind întârzierea la propagarea flăcării și, de asemenea, cele care intră în contact cu călătorii nu trebuie să prezinte așchii, muchii tăioase, în caz de deteriorări, datorate unor accidente.

Totodată, trebuie să fie ușor lavabile și să prezinte proprietăți privind rezistența sporită la inscripționare cu grafitti/markere/vopsea.

Prin urmare, contestația cu privire la acest aspect nu are obiect.

Referitor la susținerea contestatorului, conform căreia „Se impune modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 7.5 – Suspensia din Caietul de sarcini”, entitatea contractantă afirmă că, prin clarificare s-a acceptat ca

pentru autobuzul articulat să se poată utiliza un număr dublu de amortizoare și de perne la axa mediană și axa spate, dacă este cazul.

Raportat la afirmația contestatorului, potrivit căreia „*Lotizarea reprezintă soluția corectă din punct de vedere juridic pentru a permite accesul neîngrădit al operatorilor economici la Procedura de achiziție*”, entitatea contractantă reiterează aspectele invocate cu privire la contestațiile formulate de către [REDACTAT] și de către [REDACTAT]

În ceea ce privește susținerea contestatorului, conform căreia „*Motivarea deficitară a răspunsului entității contractante*”, entitatea contractantă precizează că, la redactarea documentației de atribuire, a avut în vedere respectarea, „cu strictețe”, legislației și interesul public.

Pe cale de consecință, aceste alegații nu au obiect și nici temei juridic.

Cu privire la afirmația contestatorului, potrivit căreia „*Se impune obligarea entității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor*”, entitatea contractantă arată că, având în vedere faptul că, la momentul de față, prezenta procedură de achiziție publică este suspendată, va decala data limită de depunere a ofertelor proporțional cu perioada cât a fost suspendată procedura.

Concluzionând, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor respingerea contestației formulate de către asocieria formată din [REDACTAT]

[REDACTAT] ca nefondată.

VI. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent și nedată), înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] critică răspunsul din data de [REDACTAT], la notificarea prealabilă, emis de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul solicită Consiliului să constate că susținerile Răspunsului 1 din clarificarea [REDACTAT] (1164.1/06.09.2017), emisă de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) nu sunt întemeiate, motiv pentru care solicită să fie acceptată, ca și soluție constructivă echivalentă, ofertarea unei axe față rigide.

În opinia contestatorului, această soluție tehnică este cel puțin la fel de confortabilă, silențioasă și fără vibrații, ca și soluția solicitată de către entitatea contractantă, având, în plus, două mari avantaje față de soluția cu semiaxe independente, și anume :

- Robustețea, fiind mult mai adecvată pentru străzile și bulevardele municipiului București și zonei metropolitane asociate acestuia. Motivul este dat de simplitatea construcției (o grindă dreaptă în forma literei „I”), care îi conferă o rezistență mărită la torsiuni, încovoieri și

șocuri. De asemenea, această axă este completată de un sistem de suspensie pneumatic (perne de aer) cu amortizoare de șoc, care amortizează orice vibrație ar apărea datorită denivelărilor căii de rulare.

- Costuri scăzute de mentenanță, fiind mult mai ușor de întreținut decât soluția solicitată de către entitatea contractantă. Astfel, costurile de mentenanță ale axei sxcad cu până la 50%, datorită simplității soluției constructive.

Totodată, [REDACTAT] aduce la cunoștința Consiliului faptul că, deși soluția constructivă cu semiaxe independente este prezentă în portofoliul mai multor producători de autobuze urbane, acceptarea, în mod exclusiv, a soluției tehnice cu „semiaxe independente”, în condițiile în care există cel puțin încă o soluție echivalentă, contravine, în mod flagrant, prevederilor art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016, limitând concurența.

Având în vedere că axa față rigidă prezintă numeroase avantaje față de cea impusă, contestatorul solicită Consiliului să dispună ca entitatea contractantă să permită ca autobuzul să poată fi echipat și cu axa față rigidă.

Referitor la Răspunsul 4 din clarificarea 9 (1164.1/06.09.2017), și anume la afirmația entității contractante, potrivit căreia „(...) entitatea contractantă a prevăzut același quantum (0,02%) al penalităților privind neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către părți, respectând astfel principiul proporționalității, astfel încât atât furnizorul, cât și achizitorul răspund pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin contract”, contestatorul precizează că, deși procentul penalizărilor este același (0,02%), baza de calcul pentru modul în care se face calculul penalităților este diferită, disproporționată, neechitabilă și nu respectă principiul bunei credințe, astfel :

- În cuprinsul art. 19.3 se specifică : „(...) Achizitorul are dreptul de a deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02/% din prețul contractului (baza de calcul este valoarea contractului, care rămâne fixă, indiferent de câte unități va livra Furnizorul), pentru fiecare zi de întârziere (...);”

- În timp ce la art. 19.5 se menționează că : „(...) Achizitorul (...) are obligația de a plăti la solicitarea Furnizorului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02% din plata neefectuată (baza de calcul este cuantumul sumei neachitate, care se diminuează întotdeauna cu plățile făcute de Achizitor din valoarea contractului, deci se modifică în timp pe măsura plăților făcute) pentru fiecare zi de întârziere (...).”

Cu privire la același răspuns 4, mai exact susținerea entității contractante, conform căreia „față de cele menționate anterior, considerăm că orice cheltuieli efectuate de furnizor în cadrul acestui contract, vor fi acoperite de entitatea contractantă, în condițiile prevăzute în draft-ul de contract”, [REDACTAT] solicită Consiliului să ceară entității contractante să indice care sunt articolele/paragrafele din draftul de contract de furnizare de produse la care aceasta face referire și

unde se reglementează despăgubirea furnizorului, în eventualitatea în care nu se comandă toate cele 400 de vehicule.

Pe cale de consecință, contestatorul solicită să fie restabilit echilibrul contractual prin :

- Modificarea art. 19.3, în sensul în care achizitorul să aibă dreptul de a deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02% din valoarea produselor nelivrate în termen sau a prestației neefectuate în termen, pentru fiecare zi de întârziere;

- Completarea/modificarea contractului cu o clauză care să prevadă că entitatea contractantă va suporta orice prejudiciu suferit de furnizor, inclusiv profitul nerealizat, în situația în care MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) denunță unilateral contractul și nu mai comandă sau achită toate cele 400 de autobuze.

În ceea ce privește Răspunsul nr. 5 din răspunsul la clarificări nr. 1221.1/13.09.2017, [REDACTAT] solicită să se elimine din caietul de sarcini și din draftul de contract toate clauzele/cerințele care fac referire la SVE-uri, piese (subansamble sau sisteme) de schimb și servicii conexe, care nu au vreo legătură cu mentenanța zilnică (singurele operațiuni pe care le va executa achizitorul în perioada de garanție în service-urile proprii), dar care, la acest moment, în opinia contestatorului, sunt solicitate în mod nejustificat, precum următoarele :

„Produse livrabile în cadrul prețului contractului” – conform clarificării 9, răspunsului 8, coroborat cu răspunsul 21, aproape toate subansamblele, componentele și piesele menționate în anexele de la 1.2 și 1.5 reprezintă un cost al furnizorului nejustificat, deoarece aceste piese nu intră în aria celor folosite la mentenanța zilnică, ele fiind folosite sair în service-ul furnizorului. Adică, toate aceste repere trebuie livrate și vor fi folosite doar pentru „reparații neimputabile furnizorului”. Cu alte cuvinte, în prețul contractului este inclusă o sumă de bani (sub formă de subansamble, componente și piese), care va fi folosită pentru reparații imputabile R.A.T.B., reparații care conform aceleiași clarificări ar trebui efectuate în service-ul furnizorului.

„Dotarea și omologarea RAR a celor 8 locații R.A.T.B.” – reprezintă tot un cost nejustificat pentru furnizor, în condițiile în care toate lucrările de mentenanță și reparații se vor face în unitățile de service ale furnizorului, conform răspunsurilor 2 și 20 din clarificarea 9, coroborate cu răspunsurile 21 și 22.

„Școlarizarea personalului desemnat” – reprezintă tot un cost nejustificat, întrucât acest personal nu va repara pe întreaga perioadă de garanție (8 ani) autobuzele furnizate în cadrul contractului, conform răspunsului 23, clarificarea 9, coroborat cu răspunsurile 13 și 20, clarificarea 9. În fapt, conform răspunsului 20, clarificarea 9, coroborat cu caietul de sarcini, capitolele 15, 16, 17, 18 și prevederile art. 14.4 – până la 14.9 din draftul de contract, lucrările de întreținere și mentenanță planificată, reparații ușoare și grele imputabile și neimputabile furnizorului se vor efectua în unitățile de service proprii furnizorului, caz în care

școlarizarea unui personal numeros (65 de persoane cu calificare tehnică superioară și 112 de persoane tehnice de execuție) nu își are rostul.

Față de cele prezentate mai sus, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor următoarele :

- Obligarea entității contractante la acceptarea, ca soluție echivalentă de echipare, a autobuzelor urbane axa față rigidă;

- Să fie restabilit echilibrul contractual, prin modificarea art. 19.3, în sensul în care achizitorul să aibă dreptul de deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02% din valoarea produselor nelivrate în termen sau a prestației neefectuate în termen, pentru fiecare zi de întârziere;

- Completarea/modificarea contractului cu o clauză care să prevadă că entitatea contractantă va suporta orice prejudiciu suferit de furnizor, inclusiv profitul nerealizat, în situația în care aceasta denunță unilateral contractul și nu mai comandă sau achită toate cele 400 de autobuze urbane;

- Eliminarea din caietul de sarcini și din draftul de contract a tuturor clauzelor/cerințelor care fac referire la SDV-uri piese (subansamble sau sisteme) de schimb și servicii conexe care nu au vreo legătură cu mentenanța zilnică, dar care în acest moment sunt solicitate în mod nejustificat.

În drept, contestatorul invocă prevederile art. 8 și următoarele din Legea nr. 101/2016, Legea nr. 98/2016 și Legea nr. 99/2016.

În probațiune, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1292.1/25.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către [REDACTAT] prin care se precizează următoarele :

Referitor la susținerea contestatorului, cu privire la *„Obligarea Municipiului București să accepte ca soluție echivalentă de echipare a autobuzelor urbane axa față rigidă, această soluție fiind de interes public, întrucât echiparea cu axa față rigidă este mai bună din punct de vedere economic (costuri de mentenanță mult mai reduse) și tehnic (mai fiabilă)”*, entitatea contractantă arată că soluția tehnică cu axa față rigidă nu este așa cum afirmă [REDACTAT], pentru următoarele considerente :

- Sistemul de suspensie în cazul vehiculelor de transport public de călători trebuie să asigure amortizarea șocurilor și vibrațiilor produse în circulație, datorită contactului între roată și suprafața carosabilă;

- Puntea rigidă nu reușește să asigure un grad de confort, transmitând la caroserie vibrațiile și șocurile, în special când roțile întâlnesc denivelări, gropi în asfalt, guri de canal deformate și sub nivelul asfaltului;

- O suspensie cu semipunți articulate asigură mult mai bine preluarea șosurilor și vibrațiilor protejând atât părțile componente ale semipunților respective, cât și caroseria.

Din punct de vedere economic, defectele ce apar la puntea rigidă duc la necesitatea înlocuirii părților componente, tocmai datorită preluării „rigide a șocurilor”, spre deosebire de punte față, cu semipunți articulate, care prezintă o fiabilitate mai bună, ceea ce ar conduce la costuri ridicate, în ceea ce privește părțile componente ce trebuie înlocuite.

În opinia entității contractante, pe durata de viață normală a autovehiculului, soluția tehnică cu semipunți independente este mai avantajoasă din punct de vedere economic față de soluția prezentată de către [REDACTAT] respectiv axa față rigidă.

De asemenea, entitatea contractantă subliniază că [REDACTAT] nu a adus în susținerea afirmațiilor sale niciun fel de argumente, date, calcule sau orice alt document edificator, emis de organisme abilitate, motiv pentru care MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) își menține cerința prevăzută în cuprinsul documentației de atribuire.

Cu privire la afirmația contestatorului, prin care „solicită să fie restabilit echilibrul contractual prin modificarea art. 19.3, în sensul în care achizitorul să aibă dreptul de a deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere o sumă echivalentă cu 0,02% din valoarea produselor nelivrate în termen sau a prestației neefectuate în termen, pentru fiecare zi de întârziere”, entitatea contractantă susține că nelivrarea la termen duce la nerealizarea planului de transport care va fi proiectat și provoacă pierderi directe și indirecte, astfel :

- Nerealizarea numărului de călători transportați, cu impact negativ asupra nevoilor comunității locale;
- Crearea de aglomerație și disconfort călătorilor, fapt care duce la scăderea atractivității sistemului de transport public, în sensul că o parte dintre călători vor utiliza mijloace individuale de transport, cu consecințe grave asupra poluării aerului și asupra stării de sănătate publică;
- Creșterea factorului de morbiditate, respectiv îmbolnăviri cauzate de poluare : astm, afecțiuni pulmonare, anemie, etc.;
- Consecințe grave privind mortalitatea, prin incidența bolilor grave (cancer);
- Impact negativ pentru calitatea aerului în București, sănătatea publică, mediu, poluare;
- Trafic aglomerat, cu blocaje la ore de vârf;
- Creșterea nejustificată a gradului de uzură a parcului existent, care va fi supraîncărcat și care va lucra cu program prelungit pentru a face față solicitărilor.

Având în vedere aceste aspecte, entitatea contractantă apreciază înțelegerea factorului agravant legat de nerespectarea livrărilor în cadrul contractului și consideră justificată respingerea motivației contestatorului.

Totodată, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) justifică susținerea cerințelor sale, prin invocarea prevederilor Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 90/2017, care stabilește directivele și obiectivele legate de creșterea calității transportului public, creșterea calității aerului și diversificarea rețelei, prin introducerea de linii noi și creșterea performanțelor liniilor existente.

Mai mult decât atât, entitatea contractantă precizează că serviciul de transport public de suprafață în Municipiul București și zona limitrofă reprezintă interesul public, deoarece deservește peste 1,5 milioane de călători zilnic. Nerealizarea programului de circulație prin numărul insuficient de vehicule, producerea de accidente și blocaje în circulație, datorate unor accidente și nerealizarea condițiilor civilizate de transport, în special la orele de vârf, aduc atingeri grave interesului public.

Această clauză este în apărarea interesului public, manifestat prin menținerea unui sistem de transport public performant în municipiul București.

Pe cale de consecință, entitatea contractantă a avut în vedere, la întocmirea draft-ului de contract, respectarea principiului bunei credințe, în ceea ce privește îndeplinirea, derularea, finalizarea contractului, după cum urmează :

- Conform art. 2.2 din draft-ul de contract, *„achizitorul se obligă să plătească furnizorului prețul de... lei”;*

- În cazul apariției unor litigii, părțile, potrivit art. 23.1, *„Vor face toate eforturile pentru a rezolva pe cale amiabilă, pentru tratative directe, orice neînțelegere sau dispută...”;*

- Iar dacă, *„...după 15 zile de la începerea acestor tratative neoficiale, achizitorul și furnizorul nu reușesc să rezolve, în mod amiabil, o divergență contractuală, fiecare poate solicita ca disputa să se soluționeze de către instanțele judecătorești din România”*, potrivit art. 23.2.

Față de cele expuse anterior, entitatea contractantă concluzionează că orice alte cheltuieli efectuate de furnizor în cadrul acestui contract, vor fi acoperite de către instituția sa, în condițiile prevăzute de draft-ul de contract, motiv pentru care nu se impune modificarea articolelor în sensul solicitat de către contestator.

În ceea ce privește susținerea [REDACTAT] potrivit căreia *„completarea/modificarea contractului cu o clauză care să prevadă ca Entitatea Contractantă va suporta orice prejudiciu suferit de furnizor, inclusiv profitul nerealizat, în situația în care Entitatea Contractantă denunță unilateral contractul și nu mai comandă sau achită toate cele 400 de autobuze urbane”*, entitatea contractantă afirmă că această situație nu poate fi prevăzută la data semnării contractului și nu poate fi luată în considerare, aplicându-se dispozițiile art. 23 din draftul de contract.

Referitor la afirmația contestatorului, cu privire la faptul că *„solicităm să se elimine din Caietul de sarcini și din Draftul de Contract toate clauzele/cerințele care fac referire la SDV-uri, piese (subansamble sau*

sisteme) de schimb și servicii conexe care nu au vreo legătură cu mentenanța zilnică (singurele operațiuni pe care le va executa Achizitorul în perioada de garanție în service-urile proprii), dar care în acest moment sunt solicitate în mod nejustificat”, entitatea contractantă precizează că, potrivit Ordinului M.T.C.T. nr. 2131/2005 (R.N.T.R.), capitolul 2, punctul 9, lit. d) „...Auditul capacității tehnice se va efectua la fiecare din atelierele solicitantului, urmărindu-se îndeplinirea de către solicitant a condițiilor minimale prevăzute în anexa 4 la prezentele reglementări...La auditare se vor avea în vedere următoarele :existența liniilor tehnologice, a sculelor, dispozitivelor și verificatoarelor necesare desfășurării activităților pentru care se solicită autorizarea”, acesta fiind temeiul legal pentru care instituția sa este obligată să reautorizeze atelierele proprii la RAR pentru tipul de autobuze ce va fi livrat în cadrul contractului.

Entitatea contractantă a prevăzut în documentația de atribuire livrarea sculelor și SDV-urilor necesare pentru întreaga gamă de lucrări care nu vor fi în sarcina furnizorului (accidente neimputabile furnizorului).

De asemenea, în situația în care, din anumite cauze obiective, un autobuz poate fi scos din termenul de garanție, furnizorul nu va mai realiza lucrările de reparații în termen de garanție, această categorie de lucrări fiind asigurată de către achizitor.

Conform susținerilor entității contractante, contestatorul trebuie să includă în prețul ofertei, atât sculele necesare, cât și SDV-urile pentru desfășurarea activității complete de întreținere și mentenanță zilnică, inclusiv verificarea stării tehnice la ieșirea din traseu, potrivit Codului rutier.

Totodată, entitatea contractantă susține că au fost avute în vedere toate cazurile de tamponări pentru care lucrările de reparații necesită întreaga gamă de SDV-uri solicitată prin documentație, întrucât reparațiile se execută, atât la nivelul caroseriei, cât și la diverse sisteme, ansambluri, subansambluri, componente mecanice și electrice ale autobuzului.

În acest context, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) își menține cerințele și menționează, în mod clar, că aceste produse, scule/SDV-uri nu sunt gratuite, ci vor fi incluse în prețul contractului.

Având în vedere cele prezentate mai sus, entitatea contractantă mai arată că [REDACTAT] nu a respectat prevederile art. 6 din Legea nr. 101/2016 și a transmis următoarele documente :

- „Notificare privind intenția de formula o contestație având ca obiect caietul de sarcini și/sau solicitare de clarificare privind cerințele tehnice minimale impuse de entitatea contractantă”, conform adresei, înregistrată la PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI - DIRECȚIA PROCEDURI ACHIZIȚII cu nr. DPA 1394/04.09.2017, anexată, în copie, la dosarul cauzei;

- „Notificare privind intenția de a formula o contestație având ca obiect caietul de sarcini și/sau solicitare de clarificare privind cerințele tehnice minimale impuse de entitatea contractantă”, potrivit adresei,

înregistrată la PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI - DIRECȚIA PROCEDURI ACHIZIȚII cu nr. DPA 1395/04.09.2017, anexată, în copie, la dosarul cauzei, fără a solicita în acest sens măsuri de remediere.

Cu toate acestea, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a răspuns tuturor solicitărilor contestatorului, publicând în S.E.A.P. în acest sens adresa D.P.A. nr. 1164.1/19.09.2017, sub numele „Clarificare S.E.A.P. 9”

Concluzionând, entitatea contractantă solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să respingă, ca nefondată, contestația formulată de către [REDACTAT]

În replica față de punctul de vedere al entității contractante nr. 1292.1/25.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei adresa nr. 384/29.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] denumită „Concluzii scrise”, prin care aduce la cunoștința Consiliului următoarele :

Referitor la „Axa față rigidă”, raportat la susținerile entității contractante din punctul de vedere exprimat, contestatorul arată că, în fapt, sistemul de suspensie, așa cum sugerează și numele, vizează doar elementele care asigură legătura dintre axă și caroserie și care îndeplinesc rolul de a amortiza șocurile sau vibrațiile transmise de axă către caroserie. Ia puntea, fie ea rigidă sau cu semiaxe independente, nu face decât să mențină roțile într-o poziție bine determinată, pentru a putea permite deplasarea cu o rezistență minimă la rulare a vehiculului în condiții de maximă siguranță. Avantajul punții rigide este că preia (diminuează) din momentele de torsiune și încovoiere, cauzate la deplasarea pe o suprafață denivelată de acțiunea diferită și, uneori, antagonică a forțelor pe cele 2 roși situate la extremitățile punții. Motivul este soluția constructivă sub formă de „bară rigidă” și continuă de la o roată la cealaltă. Pe când, în cazul soluției cu semiaxe independente, caroseria autobuzului este cea care preia acțiunea forțelor antagonice, fiind singurul element care face legătura între cele 2 semiaxe independente.

Pe cale de consecință, [REDACTAT] susține în continuare că soluția cu axă rigidă este cel puțin echivalentă celei cu semiaxe independente și că entitatea contractantă, prin excluderea acesteia, încalcă prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

Cu privire la fiabilitatea punții față rigide, contestatorul menționează că aceasta prezintă mult mai puține componente în mișcare și, pe cale de consecință, din punct de vedere statistic, șansele ca întreg sistemul „punte față” să se strice sunt mult mai mici decât în cazul punții față cu semiaxe independente. Costurile de mentenanță sunt mult inferioare, tocmai datorită simplității soluției tehnice.

Mai mult decât atât, contestatorul afirmă că entitatea contractantă nu a prezentat nicio dovadă în sprijinul celor invocate și că aceasta nu este în măsură să se pronunțe cu privire la fiabilitatea soluției tehnice cu „axa față rigidă” specifice autobuzelor marca MAN.

În ceea ce privește restabilirea echilibrului contractual, prin modificarea art. 19.3, contestatorul precizează că :

- Având în vedere că livrările lunare, conform planului solicitat de către entitatea contractantă, vor fi de maxim 40 de unități;

- Având în vedere că „dacă penalitățile depășesc mai mult de 10% din valoarea contractului, Achizitorul, după notificarea Furnizorului, poate să dispună încetarea contractului de furnizare (...)”, conform art. 19.4, 10% din valoarea contractului reprezintă un număr de 40 de unități, adică livrările întârziate ale unei singure luni calendaristice.

Prin urmare, [REDACTAT], apreciază susținerile din punctul de vedere exprimat, cu privire la aceste aspecte, ca fiind nefondate și exagerate, cu atât mai mult cu cât disponibilitatea de 95% se referă la vehiculele deja livrate și nu la promisiunea de livrare asumată prin planul de livrare.

De asemenea, contestatorul consideră că impunerea disproporționată a unor penalități, ca și valori absolute pentru aceleași nerealizări/întârzieri ale îndeplinirii contractului, cuantificate în sume de bani similare, este „neechitabilă” și nu respectă principiul bunei credințe, fiind chiar „abuzivă” din partea entității contractante.

Totodată, [REDACTAT] susține că entitatea contractantă, ca orice altă persoană juridică, are obligația de a-și respecta angajamentele, cu atât mai mult cu cât nerespectarea acestora poate aduce grave prejudicii furnizorului și chiar provoca falimentul acestuia. Așa cum s-a menționat și în contestație, pentru situații neprevăzute, la momentul semnării contractului este consemnată în contract, la articolul 22 – „Forța Majoră”.

Alte situații, care sunt la latitudinea uneia dintre părți spre a fi catalogate drept „neprevăzute” și, în consecință, îi dă dreptul să denunțe unilateral un contract, permit apariția unor „abuzuri”, mai ales în cazul în care aceste situații nu sunt descrise în contract și acceptate de ambele părți.

Pe cale de consecință, [REDACTAT] califică clauza care îi permite entității contractante să denunțe unilateral contractul ca fiind „abuzivă” și solicită să fie eliminată din contract.

În continuarea prezentelor concluzii scrise, [REDACTAT] S.A. invocă clarificarea nr. 4 (1054.1/25.08.2017), răspunsul 1, clarificarea nr. 9 (1164.1/06.09.2017), răspunsul 20, art. 14.6 din draftul de contract, art. 14.7 din draftul de contract, art. 14.8 din draftul de contract, capitolul 14 – „Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică”, capitolul 15 – „Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu se pot efectua la atelierele din locațiile prevăzute la anexa din contract în termen de garanție din vina furnizorului”, capitolul 17 – „Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu se pot efectua în atelierele din locațiile prevăzute în anexa la contract în termen de garanție din vina furnizorului” și capitolul 18 – „Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de achizitor) și care

nu pot fi remediate de achizitor (...) c) Lucrările vor fi executate de personalul furnizorului și pe răspunderea acestuia, pe cheltuiala Achizitor” și concluzionează că situația prezentată de către entitatea contractantă în punctul de vedere exprimat, conform căreia „Au fost avute în vedere toate cazurile de tamponări pentru care lucrările de reparații (...)” este inexistentă, întrucât toate reparațiile sunt executate de către furnizor de cheltuiala sa, sau pe cheltuiala achizitorului, după caz, așa cum reiese din cele 2 clarificări la care s-a făcut referire anterior.

Achizitorul nu va efectua nicio lucrare timp de 8 ani și, prin urmare, nu există motive pentru scoaterea din garanție a unui autobuz. Chiar și în eventualitatea, aproape nulă, de a fi scos din garanție un autobuz, solicitarea entității contractante de a dota un număr de 8 locații R.A.T.B. cu scule și piese în valoarea de aproximativ 3 milioane de euro, precum și școlarizarea unui număr de 177 persoane este, în opinia contestatorului, „complet exagerată”.

De asemenea, contestatorul reiterează faptul că singurele lucrări care vor fi executate de R.A.T.B. pe tot parcursul contractului vor fi cele de verificare zilnică și nu de mentenanță periodică, pentru aceste lucrări fiind suficiente autorizările R.A.R. deținute de R.A.T.B. în prezent (clasele A1.1 până la A1.8, A2, și A3), așa cum se specifică în caietul de sarcini.

Pe cale de consecință, [REDACTAT] consideră cerințele pentru livrarea pieselor și SDV-rurilor de prima dotare, pentru dotarea și omologarea R.A.R. a celor 8 locații R.A.T.B. și pentru școlarizarea a 177 de persoane ca fiind „inutile”, contrare interesului public și discriminatorii față de celelalte societăți, care au ca activitate transportul public de persoane.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, contestatorul solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor următoarele :

- Obligarea MUNICIPIULUI BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) să accepte ca soluție echivalentă de echipare a autobuzelor urbane și axa față rigidă;

- Să fie stabilit echilibrul contractual, prin modificarea art. 19.3, în sensul în care achizitorul să aibă dreptul de a deduce din prețul contractului, ca majorări de întârziere, o sumă echivalentă cu 0,02% din valoarea produselor nelivrate în termen sau a prestației neefectuate în termen, pentru fiecare zi de întârziere;

- Să se elimine din caietul de sarcini și din contract toate clauzele /anexele care prevăd livrarea de subansamble/componente, scule și dispozitive speciale (SDV), dotarea și omologarea celor 8 locații R.A.T.B., precum și toate mențiunile referitoare la școlarizarea personalului R.A.T.B., în condițiile în care acestea nu au vreo legătură cu mentenanța zilnică.

În probațiune, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

VII. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 19.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT]

[REDACTAT] critică răspunsul la clarificări nr. 1110.1/31.08.2017,

publicat în S.E.A.P. la data de 31.08.2017 și răspunsul la notificarea prealabilă, recepționat la data de 15.09.2017, emise de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, la data de 31.08.2017, entitatea contractantă a publicat în S.E.A.P. „Răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. 1110.1/31.08.2017”.

La data de 11.09.2017, [REDACTAT] a transmis entității contractante notificarea prealabilă, față de care MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a formulat răspuns la data de 15.09.2017, refuzând, însă, să adopte măsurile de remediere, în conformitate cu prevederile legale.

Referitor la răspunsul la clarificări nr. 1110.1/31.08.2017, precum și la răspunsul la notificarea prealabilă, contestatorul susține că entitatea contractantă a încălcat principiile care guvernează materia achizițiilor publice, respectiv principiul tratamentului egal, deoarece prin menținerea unor cerințe restrictive și refuzul de a împărți prezenta procedură de achiziție publică pe loturi, aceasta a favorizat anumiți operatori economici, restrângând competiția, așa cum stipulează și dispozițiile art. 63 din Legea nr. 99/2016.

Prin urmare, așa cum se poate constata, autobuzele solicitate prin caietul de sarcini sunt produse diferite, astfel : autobuze din gama de 12 m, autobuze din gama de 10 m și autobuze articulate din gama 18 m, acestea fiind produse distincte, care pot fi fabricate în mod independent.

În acest context, contestatorul apreciază că, prin menținerea acestei cerințe restrictive, entitatea contractantă a încălcat principiul nediscriminării și principiul tratamentului egal, stipulate, în mod expres, în cuprinsul Legii nr. 99/2016.

Concluzionând, [REDACTAT] menționează că împărțirea pe loturi a procedurii de atribuire în cauză permite accesul unui număr cât mai mare de operatori economici specializați și obținerea unor prețuri de achiziție mai reduse, în acord cu principiul utilizării eficiente a fondurilor publice.

Așa cum rezultă din răspunsul la notificarea prealabilă, formulat de către entitatea contractantă, motivele invocate de aceasta „nu au o bază legală și nu sunt temeinice”, întrucât PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI a precizat că nu avea obligația de a lotiza contractul de furnizare, conform prevederilor art. 150 alin. (1) din Legea nr. 99/2016, deoarece conform documentației de atribuire, capitolul III.2) – „Condiții de participare”, operatorii economici pot participa la procedura de licitație deschisă online, atât individual, cât și în asociere, însă, potrivit documentației de atribuire în vigoare, entitatea contractantă a menținut cerința că : „*Toate cele 400 autobuze urbane care vor fi ofertate trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă*”.

Prin urmare, având în vedere că se menține cerința prevăzută în cuprinsul documentației de atribuire, respectiv „toate cele 400 autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă”, contestatorul susține că nu poate fi luată în considerare prevederea legală care permite asocierea sau posibilitatea de a utiliza capacitățile unui terț susținător.

Mai mult decât atât, [REDACTAT] conchide că, prin răspunsul la clarificări nr. 1110.1/31.08.2017 și răspunsul la notificarea prealabilă, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a încălcat legislația în vigoare, motiv pentru care solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să admită contestația sa, astfel cum a fost formulată.

De asemenea, în conformitate cu legislația în vigoare, pentru evitarea prejudicierii operatorilor economici interesați, contestatorul solicită Consiliului să mențină măsura suspendării procedurii, până la soluționarea prezentei contestații, având în vedere că sunt îndeplinite condițiile impuse de prevederile art. 22 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

În susținerea solicitării de menținere a suspendării procedurii, contestatorul invocă și Recomandarea nr. R (89)8 din 13.09.1989 a Comitetului de Miniștri din cadrul Consiliului Europei asupra protecției jurisdicționale provizorii în materie administrativă.

Concluzionând, [REDACTAT] arată că MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a încălcat legislația în vigoare, motiv pentru care solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să admită contestația sa, astfel cum a fost formulată și pe cale de consecință, să dispună următoarele : adoptarea măsurilor de remediere a situației ce reprezintă obiectul contestației, anularea răspunsului la clarificări nr. 1110.1/31.08.2017 și anularea răspunsului la notificarea prealabilă.

În drept, contestatorul invocă prevederile Legii nr. 99/2016, Legii nr. 101/2016, pe cele ale H.G. nr. 394/2016, precum și documentația de atribuire.

În probațiune, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1314.1/27.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către [REDACTAT] prin care se precizează următoarele :

În legislația invocată ca temei procesual, respectiv Legea nr. 99/2016 și Legea nr. 101/2016, nu este prevăzută obligația ca entitatea contractantă să formuleze cerințele din documentația de atribuire, respectiv fișa de date a achiziției, caietul de sarcini, draftul de contract și criteriile de evaluare, prin împărțirea pe loturi a produselor care fac obiectul procedurii de atribuire.

De asemenea, entitatea contractantă susține că a îndeplinit cerințele legale, invocând prin argumente clare, concise și pertinente motivația solicitării din documentația de atribuire, și anume : „*Toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă*”.

Raportat la argumentele expuse, care prezintă avantajele materiale legate de obținerea unor costuri de exploatare mai reduse, a ușurinței în instruirea personalului de exploatare, în posibilitatea uniformizării/tipizării procedurilor operaționale de mentenanță, respectiv întreținere planificată, uniformizarea structurii listelor de piese de schimb, precum și alte avantaje evidente, entitatea contractantă concluzionează că a respectat prevederile legale și a obținut prin această alegere promovarea interesului public, prin realizarea transportului public de călători în municipiul București în condiții mai bune.

În opinia entității contractante, achiziționarea a trei loturi diferite ar duce la creșterea costurilor de exploatare, ar îngreuna procesul de instruire al personalului de exploatare și, totodată, ar îngreuna activitatea de întreținere planificată și aprovizionarea cu piese de schimb și materiale de exploatare, fapt care nu este în interesul public, ducând la creșterea cheltuielilor din fonduri publice pentru transportul public de călători.

Referitor la solicitarea contestatorului, de menținere a măsurii suspendării procedurii de atribuire, entitatea contractantă menționează că aceasta creează prejudicii grave instituției sale și interesului public, în sensul că cei 1,5 milioane de călători zilnic nu pot beneficia de o îmbunătățire a transportului public, prin introducerea în circulație a autobuzelor care fac obiectul procedurii de atribuire în cauză.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)** consideră că nu a îngădit competiția prin încălcarea prevederilor legale privind achizițiile publice, care dau dreptul operatorilor economici de a se asocia pentru a participa la procedura de atribuire.

Drept urmare, orice operator economic poate participa la procedură de achiziție publică/sectorială, în nume propriu sau în asociere cu alți operatori economici, în cazul în care acesta nu poate îndeplini cerințele de calificare solicitate de către entitatea/entitatea contractantă, conform documentației de atribuire.

Astfel, operatorul economic, are dreptul, dacă este cazul, să recurgă la susținerea unui/unor terț/terți, în ceea ce privește îndeplinirea criteriilor referitoare la situația economică și financiară, indiferent de natura relațiilor juridice existente între operatorul economic și terțul/terții respectiv/respectivi.

În cazul în care mai mulți operatori economici participă în comun la procedura de achiziție publică, aceștia pot beneficia de susținerea unui terț în ceea ce privește îndeplinirea cerinței.

Concluzionând, **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)** solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor

respingerea, ca nefondată, a contestației formulate de către [REDACTAT]

VIII. Prin contestația nr. 141/21.09.2017, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT]

[REDACTAT] critică conținutul, considerat neclar, al unor cerințe din documentația de atribuire, elaborată e către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, analizând caietul de sarcini aferent procedurii de atribuire în cauză, publicat în S.E.A.P. la data de 18.08.2017, a constatat că, în cuprinsul acestuia, sunt specificate o serie de cerințe care încalcă prevederile legislației achizițiilor publice, motiv pentru care solicită Consiliului să oblige entitatea contractantă să răspundă clar, complet la următoarele întrebări de clarificare :

La capitolul 7.12 - „Scaunele pentru pasageri” din caietul de sarcini se menționează că *„Scaunele pentru pasageri vor fi realizate din material armat cu fibră de sticlă sau mase plastice cu tratament antistatic, proprietăți antigraffiti, vopsea înglobată și antivandalism”*.

Față de această prevedere a caietului de sarcini, [REDACTAT] solicită entității contractante să clarifice ce înțelege prin *„proprietăți antigraffiti, vopsea înglobată și antivandalism”* sau să îi comunice standardele și normele aplicabile acestor caracteristici.

La capitolul 12 - „Garanții considerații generale privind garanția” din caietul de sarcini se specifică următoarele :

„Ofertantul va prezenta o descriere detaliată a modului de realizare a activității de asistență tehnică și service în perioada de garanție.

Ofertantul se va angaja obligatoriu în ofertă la următoarele garanții:

- *Garanția totală a funcționării (<<FULL WARRANTY>>) fără defecțiuni a autobuzului minim 240.000 km de la data punerii în exploatare sau minim 4 ani pentru autobuz în ansamblu și toate componentele acestuia (altele decât cele de mai jos); Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 60.000 km/autobuz;*

- *Garanție extinsă pentru minim 4 ani sau minim 240.000 km intervalul de exploatare corespunzător de la anul 5 până la anul 8 inclusiv sau rulajul până la minimum 480.000 km pentru autobuz în ansamblu, ci toate componentele acestuia. Vor fi asigurate de către furnizor toate materialele, piesele, subansamblele, sistemele, agregatele autobuzului necesare a fi înlocuite prin reparații de uzură normală, defecte tehnice, cu reperi definite (kituri de reparație, subansambluri, materiale, piese, etc.), conform manualului de reparații și întreținere a autobuzului și catalogului de piese de schimb”*.

Raportat la această cerință, contestatorul solicită entității contractante să clarifice dacă pe perioada „Full Warranty” și a garanției

extinse toate costurile legate de reparații, în caz de accident sau vandalism, vor fi suportate de către achizitor.

De asemenea, [REDACTAT]

[REDACTAT] solicită MUNICIPIULUI BUCUREȘTI (PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) să clarifice dacă mentenanța și reparațiile pe perioada „Full Warranty” și a garanției extinse vor fi făcute de personalul achizitorului și suportate de furnizor.

Totodată, contestatorul solicită entității contractante să clarifice dacă restul personalului tehnic, cu excepția celor angajați la sevice, vor fi angajații achizitorului și cine va fi responsabil de organizarea pieselor de schimb în interiorul garajelor, achizitorul sau furnizorul.

La capitolul 13 – „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție (TG)” din caietul de sarcini, se menționează următoarele :

„Penalizările pentru perioadele de imobilizare a vehiculelor sunt precizate în Anexa 6. Pentru imobilizările datorate defecțiunilor apărute în perioada de garanție în urma cărora achizitorul nu realizează venituri se vor percepe daune directe și indirecte, conform Anexei 6”.

Față de această cerință, [REDACTAT]

[REDACTAT] solicită entității contractante să clarifice modul de calcul al penalităților pentru perioada de imobilizare a autobuzelor, având în vedere că în Anexa nr. 6 nu există nicio precizare sau algoritm de calcul referitor la aceste penalități.

La capitolul 14 – „Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică” din caietul de sarcini se specifică următoarele :

„b) Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se desfășoară în totalitate în 8 (opt) locații ale achizitorului prevăzute în anexa la contract”.

Raportat la cerința expusă anterior, contestatorul solicită entității contractante să clarifice care sunt cele 8 locații (adrese, date de identificare) și să detalieze toate operațiunile care vor fi executate în aceste locații cu personalul achizitorului.

De asemenea, [REDACTAT]

[REDACTAT] solicită entității contractante să clarifice dacă aceste locații sunt autorizate RAR.

În ceea ce privește cerința vizând caracteristicile dimensionale ale autobuzelor, contestatorul o apreciază ca fiind excesivă, abuzivă, fără relevanță și că limitează concurența și consideră să se impune modificarea acesteia.

Mai mult decât atât, [REDACTAT]

[REDACTAT] solicită MUNICIPIULUI BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) să clarifice de ce ofertarea unor autobuze cu „lungimi puțin mai mari” (7-30 cm) nu sunt acceptate, atâta timp cât acestea conferă un confort superior pasagerilor din spațiul suplimentar disponibil.

Concluzionând, contestatorul arată că, în conformitate cu prevederile art. 108 din H.G. nr. 395/2016, entitatea contractantă este obligată să răspundă, clar și complet, la orice întrebare.

Pe cale de consecință, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să admită prezenta contestație și să oblige MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) la transmiterea unui răspuns clar, complet și fără ambiguități la întrebările de clarificare.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1315.1/27.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către [REDACTAT], prin care se precizează următoarele :

Astfel, analizând contestația în cauză, entitatea contractantă a constatat că aceasta este identică cu notificarea prealabilă transmisă de către [REDACTAT] și față de care s-a formulat un punct de vedere, conform adresei DPA nr. 1254.1/18.09.2017.

De asemenea, entitatea contractantă menționează că [REDACTAT], prin notificarea formulată, nu a respectat prevederile art. 6 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, în sensul că nu a solicitat măsuri de remediere.

Mai mult decât atât, entitatea contractantă subliniază că, în cuprinsul prezentei contestații, [REDACTAT] nu a indicat, punctual, neclaritățile sau ambiguitățile care s-ar fi regăsit în răspunsul la notificarea prealabilă

Pe fondul cauzei, entitatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului următoarele :

Referitor la criticile contestatorului vizând capitolul 7.12 - „Scaunele pentru pasageri”, din cuprinsul caietului de sarcini, entitatea contractantă arată că, față de acestea, a formulat răspuns prin adresa nr. DPA 1242.1/15.09.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele de „Răspuns Clarificare S.E.A.P. 14”, după cum urmează :

Prin proprietăți antigraffiti, se înțelege acea comportare a materialului din care sunt fabricate scaunele pentru pasageri de a nu permite pătrunderea/impregnarea respectivului material cu vopsea/grafitti. Proprietatea de vopsea înglobată se referă la faptul că pigmentul culorii va fi înglobat în material, care va avea aceeași culoare, atât la suprafață, cât și în interiorul materialului respectiv.

Prin proprietatea antivandalism, se înțelege rezistența mărită la lovituri, înțepături și rezistența mare a sistemului de prindere, astfel încât să nu poată să fie smulse din suportul de prindere, aceste produse nefiind standardizate.

Cu privire la criticile contestatorului, vizând capitolul 12 - „Garanții considerații generale privind garanția” din caietul de sarcini, entitatea contractantă precizează că, raportat la acestea, a formulat răspuns prin adresa nr. DPA1242.1/15.09.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele de „Răspuns Clarificare SEAP 14”, astfel :

În perioada de „Full Warranty” și garanție extinsă, achizitorul va suporta costurile de reparații, în caz de accident sau vandalism, numai dacă defectarea nu s-a produs din vina furnizorului.

În ceea ce privește mentenanța și reparațiile pe perioada „Full Warranty” și pe perioada de garanție extinsă, acestea cad în sarcina furnizorului, așa cum s-a specificat în clarificarea S.E.A.P. 4.

La capitolul 12 din caietul de sarcini – „Garanții”, s-a prevăzut faptul că *„Furnizorul va asigura avizarea operațiunilor și a calității execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pe perioada de garanție tip Full Warranty, cât și pentru perioada de garanție extinsă. Pentru îndrumarea și controlul acestor activități furnizorul va stabili câte un reprezentant permanent de service în unitățile de exploatare”*.

Având în vedere aspectele expuse anterior, chiar dacă operațiile de mentenanță zilnică vor fi operate de personalul achizitorului, se va menține în sarcina furnizorului perioada de „Full Warranty” și perioada de garanție extinsă.

Cu excepția personalului care efectuează întreținerea și mentenanța zilnică (personal al achizitorului), restul personalului angajat în derularea obligațiilor contractuale este în sarcina furnizorului.

Responsabil de organizarea activității privind înlocuirea pieselor de schimb în interiorul garajelor achizitorului, este furnizorul.

Referitor la criticile contestatorului vizând capitolul 13 – „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție (TG)” din caietul de sarcini, entitatea contractantă susține că a formulat răspuns prin adresa nr. DPA 1242.1/15.09.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele de „Răspuns Clarificare S.E.A.P. 14”, astfel :

Perioadele de imobilizare în termen de garanție vor fi tratate conform Anexei 6 și nu este necesar un algoritm de calcul, plata fiind o sumă care se percepe pe ziua de imobilizare, conform prevederilor art. 19.6.2 din draftul de contract.

Cu privire la criticile contestatorului vizând capitolul 14 – „Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică” din caietul de sarcini, entitatea contractantă menționează că a formulat răspuns prin adresa nr. DPA 1242.1/15.09.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele de „Răspuns Clarificare S.E.A.P. 14”, după cum urmează :

În draftul de contract, art. 4.1, lit. r) sunt indicate cele 8 locații de exploatare, fiind identificate cu adresă. Aceste locații sunt, în prezent, autorizate RAR, dar este necesară o reautorizare a acestora pentru noile tipuri de autobuze ce vor fi furnizate.

În ceea ce privește operațiunile aferente activității de întreținere și mentenanță zilnică vor fi detaliate în manualul de Întreținere și reparații, livrat către furnizor, conform art. 10.2 din caietul de sarcini.

Referitor la criticile contestatorului, vizând cerința cu privire la caracteristicile dimensionale ale autobuzelor, entitatea contractantă precizează că cerința în cauză are o importanță foarte mare în ceea ce privește transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a

mentenanței și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea din circulație (processe tehnologice de spălare, curățare, de alimentare cu carburant, processe tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni).

Justificarea alegerii toleranțelor stabilite de către entitatea contractantă se bazează pe sistemul de exploatare existent în unitățile de exploatare desemnate de achizitor, în special pentru autobuzele din gama de 12 și 18 m.

Pentru autobuzele din gama de 10 m, toleranța a fost stabilită pentru condițiile actuale existente în rețeaua de transport specifică și facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor). În cazul depășirii lungimii stabilite pentru autobuzele din gama de 10 m, se anulează avantajul unui astfel de autobuz, care nu va mai putea fi utilizat în scopul în care a fost fundamentată necesitatea entității contractante.

De asemenea, entitatea contractantă menționează că lungimea maximă de 10.700 mm a fost determinată pe criterii obiective, nefiind o cerință abuzivă și restrictivă, deoarece dimensiunile prevăzute în caietul de sarcini pentru autobuzele din gama de 10 m sunt în domeniul 9.400-10.700 mm.

Orice majorare a lungimii stabilite pentru gama autobuzelor de 10m, 12 m și 18 m față de toleranța stabilită conduce la neîndeplinirea cerințelor de transport.

Orice alte dimensiuni care exced toleranțele stabilite prin caietul de sarcini, ar putea duce la cheltuieli de investiții, respectiv lucrări de construcții, montaj pentru amenajări la halele de revizie, elevatoarele de ridicare, stațiile ITP, stațiile de alimentare cu carburant, stațiile de spălare, etc. Achizitorul nu a prevăzut aceste costuri pentru lucrări de construcții, montaj pentru adaptarea instalațiilor de mentenanță și exploatare existente la dimensiuni diferite față de cele din caietul de sarcini.

Pentru traseele cu șosele largi, cu mai multe benzi de circulație și cu număr mare de călători, s-a ales varianta de a achiziționa autobuze articulate din gama de 18 m pentru a răspunde solicitării mărite de capacitate de transport.

Referitor la autobuzele cu dimensiuni de 18m, limita superioară maximă admisă, așa cum a fost stabilită prin caietul de sarcini, este foarte importantă, deoarece prin poziționarea în cadrul autobazelor a echipamentelor și elementelor de arhitectură și utilități (de exemplu amplasarea de stâlpi de iluminat în curtea autobazelor, realizarea de trasee tehnologice între stația de alimentare cu carburant, stația de spălare și halele de revizie, precum și poziționarea aleilor în zona de parcare), impun restrângerea dimensiunilor maxime pentru a nu afecta aceste instalații fixe și pentru a nu deteriora autobuzele prin lovirii accidentale de obiectele fixe ale infrastructurii autobazelor.

În acest sens, entitatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului faptul că, la prezenta procedură de achiziție publică s-au înregistrat, în S.E.A.P., mai mulți potențiali ofertanți, care nu au avut niciun fel de

observații referitoare la dimensiunile solicitate prin caietul de sarcini, dovedind existența a mai multor operatori economici interesați să participe la procedură, respectând prevederea referitoare la ofertarea de produse omologate, conform caietului de sarcini, capitolul 1.1 - OBIECTUL SI DOMENIUL DE APLICARE "de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivelor-cadru: Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea O.G. nr. 78/2000 și a Ordinelor M.T.C.T. Nr 2132-2005-RNTR 7, M.L.P.T.L. nr. 211/2003-RNTR 2 modificat și completat cu Ordinele M.T.C.T. nr. 2194-2004 și 2218-2005, 2135-2005-RNTR 4.", produse ce nu sunt prototipuri, nu au în dotare echipamente prototip și se încadrează în toleranțele dimensionale ale lungimilor solicitate prin caietul de sarcini.

Față de cele prezentate mai sus, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMPRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor respingerea contestației formulate de către [REDACTAT] ca nefondată, având în vedere în vedere faptul că s-a răspuns punctual contestatorului prin adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele „Răspuns Clarificare S.E.A.P. 14”.

IX. Prin contestația nr. 09-2363/25.09.2017, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTAT] critică răspunsul la notificarea prealabilă, având nr. 1275.1/21.09.2017, emis de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, în calitate de operator economic interesat de participarea la prezenta procedură de achiziție publică, a solicitat, inițial, entității contractante adoptarea de măsuri de remediere, în vederea modificării/adaptării documentației de atribuire, conform dispozițiilor legale privind achizițiile publice.

Având în vedere că MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) nu a dat curs solicitării sale, [REDACTAT] a formulat contestația nr. 09-2200/08.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] și care face obiectul dosarului nr. 3229/2017.

Măsurile de remediere solicitate de către [REDACTAT] au făcut și obiectul solicitărilor altor operatori economici, entitatea contractantă răspunzând acestora în același sens în care a răspuns și contestatorului, respectiv neadoptând măsurile de remediere solicitate.

În virtutea principiului *resoluto iure dantis, resolvitur ius accipientis*, în situația admiterii contestației [REDACTAT], nr. 09-2200/08.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] se impune anularea tuturor actelor entității contractante care privesc aceeași chestiune.

În acest sens, [REDACTAT] a formulat notificare prealabilă față de Clarificarea nr. 9, înregistrată la MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) cu nr. DPA 1164.1/06.09.2017, prin care a solicitat adoptarea aceluiași măsuri solicitate și prin notificarea prealabilă inițială.

Întrucât entitatea contractantă și-a menținut punctul de vedere exprimat, în mod constant, pe parcursul derulării procedurii de atribuire în cauză, în sensul neadoptării măsurilor de remediere solicitate, [REDACTAT] a formulat prezenta contestație, prin care reiterează, în mare parte, criticile care formează obiectul dosarului nr. [REDACTAT]

Astfel, prin contestația în cauză, [REDACTAT] formulează critici cu privire la :

1. Art. 19.3 și art. 19.5 din draftul contractului de achiziție publică;
2. Daunele directe cauzate de entitate;
3. Art. 20.2 din draftul contractului de achiziție publică;
4. Art. 19 din caietul de sarcini și art. 13.8 din draftul de contract.

Concluzionând, [REDACTAT] solicită Consiliului admiterea contestației, astfel cum a fost formulată.

În probațiune, contestatorul a depus la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1371.1/05.10.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] referitor la contestația formulată de către [REDACTAT] prin care se precizează următoarele :

Astfel, în ceea ce privește criticile nr. 1 - Art. 19.3 și art. 19.5 din draftul contractului de achiziție publică, nr. 2 - Daunele directe cauzate de entitate; nr. 3 - Art. 20.2 din draftul contractului de achiziție publică, formulate de către [REDACTAT] în cuprinsul contestației în cauză, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) reiterează aspectele invocate în cuprinsul punctului de vedere nr. 1241.1/15.09.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] formulat față de contestația depusă de către [REDACTAT], având nr. 09-2200/08.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT]

Cu privire la critica nr. 4, formulată de către [REDACTAT], vizând art. 19 din caietul de sarcini și art. 13.8 din draftul de contract, entitatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului următoarele:

Prin sintagma „indiferent de procentul de defecte” se face trimitere la prevederile Ordonanței de Guvern nr. 78/2000, actualizată, privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de indentitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice în România, interpretându-se în sensul existenței pericolului retragerii omologării de

către R.A.R., fapt ce poate conduce la retragerea tuturor autobuzelor din circulație, cu pagube foarte mari pentru aceasta.

Astfel, Ordonanța de Guvern nr. 78/2000, actualizată, prevede la :

- Art. 15 alin. (1) : „R.A.R., organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, îndeplinește următoarele atribuții în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe...”;

- Art. 15 alin. (1), lit. (l) : „împune deținătorului omologării de tip menționat la lit. k) remedierea defecțiunilor de fabricație constatate, în mod repetat, la mai multe vehicule rutiere de același tip și care pun sau pot pune în pericol siguranța circulației ori protecția mediului”;

- Art. 15 alin. (1¹) : „Dacă R.A.R. constată că vehiculele rutiere noi pe care le-a omologat nu mai sunt conforme cu tipul care a fost omologat, R.A.R. ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele rutiere produse de conformează tipului omologat”;

- Art. 15 alin. (2) : „În funcție de neconformitățile constatate, măsurile prevăzute la alin. (1¹) pot avea în vedere sistarea comercializării și/sau retragerea lotului de vehicule rutiere neconforme, cu interdicția comercializării sau a folosirii până la remediere, retragerea din circulație a vehiculelor rutiere neconforme cu tipul omologat ori, după caz, retragerea omologării de tip”.

Pentru aceste motive, raportat la prevederile contractuale, această prevedere legală din Ordonanța de Guvern nr. 78/2000 actualizată, primează și aplicarea ei este prioritară.

De asemenea, entitatea contractantă arată că legiuitorul nu tratează defecte la siguranța circulației cu procente, ci tratează, în totalitate, lotul care a fost supus omologării de tip, indiferent de numărul de bucăți defecte, în caz contrar acestea nemaiavând dreptul să circule.

Sintagma „indiferent de procent” vizează prevederea stipulată în Ordonanța de Guvern nr. 78/2000, actualizată, în cazul în care, dacă se produc, în mod repetat, defecte la instalațiile și echipamentele de siguranța circulației, chiar dacă sunt sub pragul de 6%, entitatea achizitoare va notifica Registrul Auto Român pentru necesitatea analizării situației apărute și obligarea furnizorului de a aplica măsuri corective pentru eliminarea pericolului de apariție a accidentelor.

Concluzionând, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor respingerea contestației formulate de către [REDACTAT], ca nefondată.

X. Prin contestația (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 29.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] [REDACTAT] critică „Răspunsul la clarificări, înregistrat cu DPA nr. 1232.1/14.09.2017”, publicat în S.E.A.P. la data de 14.09.2017, „Răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. DPA 1242.1/15.09.2017” – răspunsul nr. 5 din cuprinsul acesteia și răspunsul la notificarea prealabilă, având nr. 1293.1/25.09.2017, emise de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI

(PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), în cadrul procedurii de achiziție publică menționată în partea introductivă, învederând în motivare următoarele :

În fapt, contestatorul arată că, la data de 14.09.2017, entitatea contractantă a publicat Răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. 1232.1/14.09.2017, care încalcă legislația în vigoare în domeniul achizițiilor publice.

În acest sens, [REDACTAT] menționează că, un operator economic, a solicitat vizitarea celor 8 garaje ce aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, indicate în caietul de sarcini, însă entitatea contractantă a precizat că nu este de acord, motivând, nejustificat, că nu consideră necesară o vizită prealabilă a acestor locații, deoarece, prin documentația de atribuire, respectiv draftul de contract, la capitolul 1, a fost inclusă denumirea și adresa poștală a locațiilor în care se vor livra autobuzele.

Așa cum se învederează și în legislația în vigoare în domeniul achizițiilor publice, respectiv art. 162 din Legea nr. 99/2016, în vederea întocmirii unei oferte conforme, entitatea contractantă are obligația legală de a permite accesul potențialilor ofertanți, în vederea vizitării amplasamentului, în speța de față amplasamentul fiind reprezentat de cele 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI.

În conformitate cu prevederile legale în vigoare, contestatorul apreciază că refuzul entității contractante de a permite vizita în cele 8 amplasamente, este de natură a prejudicia dreptul potențialilor ofertanți, așa cum se va detalia în cele ce urmează.

În primul rând, contestatorul subliniază faptul că, așa cum se specifică în documentația de atribuire, punctul 14 și se confirmă prin răspunsul la solicitarea de clarificări, înregistrată cu nr. 1054.1/25.08.2017, activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se desfășoară, în totalitate, în cele 8 locații ale achizitorului.

Astfel, [REDACTAT] menționează că, așa cum se prevede în caietul de sarcini, prin activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se înțelege totalitate lucrărilor executate de achizitor de tipul inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a autobuzului și înlocuirea de componente vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (uleiuri, unsori, lichide, becuri, curele, filtre), conform legislației în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători.

Pe cale de consecință, având în vedere că activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se efectuează, în totalitate, în cadrul celor 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, contestatorul consideră că se impune efectuarea unei vizite pentru a cunoaște spațiul de lucru existent în cadrul acestora, echipamentele care există în prezent în dotarea locațiilor, dacă există rampe necesare pentru procesul de înlocuire a componentelor vitale și pentru derularea întregii activități de mentenanță zilnică.

În plus, contestatorul arată că, doar prin vizitarea celor 8 garaje în care vor fi ținute ulterior autobuzele livrate, se pot constata parametrii de păstrare, dacă autobuzele livrate în momentul în care sunt garate sunt ținute în spații acoperite sau nu, care sunt agenții exteriori cu care vor lua contactul autobuzele, cum ar fi : ploaie, vânt, zăpadă etc, aceștia fiind de natură a influența buna funcționare a autobuzelor livrate.

Așa cum stipulează și legislația în vigoare, respectiv art. 162 din Legea nr. 99/2016, vizitarea celor 8 garaje se justifică prin faptul că orice operator economic trebuie să cunoască toate informațiile, anterior depunerii ofertelor, astfel încât să poată întocmi o ofertă conformă; în sensul de a-și estima toate costurile care vor fi necesare pentru executarea contractului, în situația în care va fi declarat câștigător.

În acest sens, potrivit dispozițiilor legale, se poate constata că răspunsul entității contractante, care precizează că au fost incluse denumirile și adresele poștale ale locațiilor în care se vor livra produsele și că nu este necesară o vizită prealabilă, „nu este justificat și întemeiat”, încălcând legislația în domeniul achizițiilor publice, precum și principiile legale, restricționând accesul la prezenta procedură de achiziție publică a potențialilor ofertanți, deoarece, exclusiv prin denumirile și adresele poștale, operatorii economici nu pot aprecia care sunt condițiile în care se va desfășura activitatea de mentenanță zilnică și nici condițiile în care vor fi păstrate autobuzele, în momentul în care acestea nu sunt în circulație și se află garate în locațiile respective.

Prin urmare, răspunsul entității contractante prin care refuză să asigure vizita în cele 8 locații nu este justificat, deoarece autobuzele, deși sunt destinate circulației în aer liber în aer liber în municipiul București, acestea vor fi garate în cele 8 locații, menționate în draftul de contract, pagina 3, punctul 4.1, litera r).

De asemenea, contestatorul susține că vizitarea celor 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, se justifică și prin prisma faptului că, pe lângă mentenanța zilnică, întreținerea și repararea pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala și prin grija furnizorului, în service-urile sale aflate în aria administrativ – teritorială a municipiului București și/sau Ilfov, prin urmare orice potențial ofertant trebuie să cunoască anterior depunerii ofertelor, parametrii de păstrare în cadrul celor 8 garaje, în timpul în care autobuzele sunt garate în incinta celor 8 locații.

Pe cale de consecință, având în vedere toate clauzele de răspundere impuse în sarcina furnizorului, precum și garanția tehnică pe care trebuie să o asigure pentru produse, orice potențial ofertant trebuie să cunoască, anterior depunerii ofertelor, care sunt parametrii de păstrare a produselor pe care le va livra, unde vor fi acestea garate, în stiuția în care va fi declarat câștigător.

Cu privire la răspunsul la clarificări nr. 1242.1/15.09.2017, [REDACTAT] arată că un operator economic a solicitat clarificări vizând dimensiunile autobuzelor, întrucât a apreciat că cerința privind

caracteristicile dimensionale ale autobuzelor este „excesivă”, „abuzivă” și limitează concurența.

Prin răspunsul nr. 5, entitatea contractantă a precizat că își menține cerința privind dimensiunile autobuzelor, așa cum a fost aceasta prevăzută în caietul de sarcini, la capitolul 6.3, subliniind că documentația de atribuire a fost fundamentată, în funcție de dotările tehnice ale spațiilor necesare activităților de service, stabilindu-se astfel tipodimensiunile autobuzelor.

În opinia contestatorului, prin răspunsul nr. 5, entitatea contractantă a încălcat legislația în domeniul achizițiilor publice, îngrădind dreptul operatorilor economici care produc autobuze superioare față de cele solicitate prin documentația de atribuire să participe la prezenta procedură de achiziție publică.

Având în vedere răspunsul entității contractante care justifică faptul că nu acceptă autobuze superioare doar pentru că sunt puțin mai mari, cu 7-30 cm, deoarece spațiile necesare activităților de service nu permit, [REDACTAT] solicită efectuarea unei expertize în cele 8 garaje, în conformitate cu prevederile art. 330-340 din Codul de procedură civilă, cu mențiunea că suportă cheltuielile necesare pentru efectuarea acesteia.

Așa cum se poate constata, după ce [REDACTAT] a formulat notificarea prealabilă și a solicitat admiterea unei expertize în cele 8 locații, entitatea contractantă, prin răspunsul la notificarea prealabilă, înregistrat cu nr. DPA 1293.1/25.09.2017, și-a schimbat motivarea inițială, în sensul că și-a justificat alegerea dimensiunilor invocând circulația autobuzelor în zonele aglomerate unde se parchează ilegal și se blochează circulația transportului public.

În fundamentarea cerinței în cauză, contestatorul solicită Consiliului să aibă în vedere faptul că, la nivel european, până în prezent, nu au fost impuse de către entitățile contractante autobuze cu dimensiuni fixe standard, această cerință impusă de către MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), fiind una restrictivă, care încalcă principiile care stau la baza achizițiilor publice, deoarece timpul stabilit de către entitatea contractantă până la depunerea ofertelor a fost scurt, și, de asemenea, procedura de omologare presupune costuri ridicate, care nu se justifică a fi efectuate decât la momentul în care ofertantul va fi declarat câștigător.

Prin urmare, având în vedere că nu există decât două companii în Europa care produc autobuze cu dimensiunile impuse de către entitatea contractantă, în scopul asigurării unei concurențe reale între operatorii economici și asigurării unui tratament egal și nediscriminatoriu, pentru utilizarea eficientă a fondurilor publice, [REDACTAT] solicită Consiliului să încuviințeze efectuarea unei expertize în cele 8 garaje ale MUNICIPIULUI BUCUREȘTI (PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI).

În situația în care Consiliul va încuviința efectuarea expertizei solicitate, contestatorul precizează că toate costurile cu efectuarea acesteia vor fi suportate de către societatea sa.

În conformitate cu legislația în vigoare, pentru evitarea prejudicierii operatorilor economici interesați, [REDACTAT] solicită Consiliului să mențină măsura suspendării procedurii până la soluționarea prezentei contestații, pe motiv că sunt îndeplinite condițiile impuse de prevederile Legii nr. 101/2016.

Concluzionând, raportat la cele expuse mai sus, [REDACTAT] susține că entitatea contractantă a încălcat legislația în vigoare, astfel că se impune adoptarea măsurilor de remediere solicitate prin notificarea prealabilă.

Pe cale de consecință, [REDACTAT] solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor admiterea prezentei contestații și, prin urmare, următoarele :

- adoptarea măsurilor de remediere a situației ce reprezintă obiectul contestației;

- anularea răspunsului la clarificări nr. 1232.1/14.09.2017 și a răspunsului 5 din cadrul răspunsului nr. 1242.1/15.09.2017 și, pe cale de consecință, obligarea entității contractante să permită efectuarea vizitelor în cele 8 locații și acceptarea unor autobuze superioare, dar cu lungimi puțin mai mari, cu 7-30 cm;

- aprobarea efectuării unei expertize în cele 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, cheltuielile fiind efectuate de către OTOKAR EUROPE SAS;

- menținerea măsurii suspendării procedurii de atribuire, până la efectuarea expertizei în cele 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI;

- accesul la dosarul achiziției publice, în conformitate cu prevederile art. 19 din Legea nr. 101/2016.

În drept, contestatorul invocă prevederile Legii nr. 99/2016, Legii nr. 101/2016, pe cele ale H.G. nr. 394/2016, precum și documentația de atribuire.

În probațiune, [REDACTAT] a depus la dosarul cauzei, în copie, înscrisuri.

La dosarul cauzei, în temeiul art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 a fost depus punctul de vedere al entității contractante nr. 1390.1/06.10.2017, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT], referitor la contestația formulată de către [REDACTAT] prin care se precizează următoarele :

Cu privire la răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. DPA 1232.1/14.09.2017, criticat de către contestator, entitatea contractantă susține că, prin adresa nr. DPA 1293.1/25.09.2017, a formulat punct de vedere, ca și răspuns față de notificarea prealabilă depusă de către [REDACTAT] arătând următoarele :

Prin răspunsul la clarificări, formulat conform adresei DPA nr. 1232.1/14.09.2017, publicat în S.E.A.P. sub numele de „Răspuns Clarificare SEAP 13” s-au făcut următoarele mențiuni :

„Prin documentația de atribuire, respectiv prin draft-ul de contract, la cap. 1 a fost inclusă denumirea și adresa poștală a locațiilor în care se vor livra produsele care fac obiectul contractului și unde se va face recepția și preluarea acestora, nefiind necesară o vizită prealabilă a acestor locații, până la depunerea ofertelor.

După semnarea contractului cu ofertantul declarat câștigător, prin contract se va stabili ca în fiecare unitate de exploatare să fie numit, de către furnizor, un reprezentant legal care să participe la constatarea în caz de defect în perioada de garanție.

De asemenea, ofertantul declarat câștigător va organiza instruirea personalului din toate locațiile de exploatare desemnate de achizitor, conform caietului de sarcini și draft-ului de contract”.

Având în vedere notificarea prealabilă formulată de către [REDACTAT] [REDACTAT] cu privire la „Anularea Răspunsului la clarificări, înregistrat cu nr. 1232.1/14.09.2017 și Răspunsului 5 din cadrul Răspunsului înregistrat cu nr. 1242.1/15.09.2017”, entitatea contractantă aduce la cunoștința Consiliului faptul că nu poate da curs solicitării contestatorului, pe motiv că apreciază că nu sunt aplicabile prevederile art. 162 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 situației de față, întrucât vizitarea celor 8 locații nu influențează întocmirea propunerii tehnice și financiare.

De asemenea, entitatea contractantă afirmă că, prin draft-ul de contract, pag. 3, punctul 4.1, lit. r) au fost prevăzute „Destinația finală – locul unde furnizorul are obligația de furniza produsele :

- Locația 1 – Autobaza Floreasca, str. Gaetano Donizetii, nr. 8-10, sector 1, București”;*
- Locația 2 – Autobaza Ferentari, str. Iacob Andrei, nr. 30, sector 5, București;*
- Locația 3 – Autobaza Nordului, str. Capriorilor, nr. 2-4, sector 1, București;*
- Locația 4 – Autobaza Alexandria, șos. Alexandriei, nr. 150 B, sector 5, București;*
- Locația 5 – Autobaza Militari, b-dul. Preciziei, nr. 4-6, sector 6, București;*
- Locația 6 – Autobaza Titan, b-dul. Theodor Pallady, nr. 64, sector 3, București;*
- Locația 7 – Autobaza Pipera, șos. Pipera, nr. 55, sector 2, București;*
- Locația 8 – Autobaza Obregia, b-dul. Metalurgiei, nr. 2-10, sector 4, București”.*

Totodată, entitatea contractantă subliniază că, la elaborarea documentației de atribuire, nu s-a identificat necesitatea și oportunitatea vizitării amplasamentelor în care vor fi livrate autobuzele.

Referitor la susținerea contestatorului, potrivit căreia „locațiile care vor fi puse la dispoziția achizitorului”, respectiv locațiile în care se va face prestarea autobuzelor livrate (cu rampe și alte echipamente), entitatea contractantă o apreciază ca fiind eronată, întrucât, în cuprinsul

documentației de atribuire, nu s-a specificat că MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) va pune la dispoziție locațiile sale de exploatare furnizorului de autobuze și nici faptul că va achiziționa autobuze pe care să le păstreze, acestea fiind destinate circulației în aer liber.

Pe cale de consecință, entitatea contractantă nu a considerat necesar să asigure vizita celor peste 20 de potențiali ofertanți în unitățile sale de exploatare.

Mai mult decât atât, entitatea contractantă reiterează faptul că :

- Prin draft-ul de contract, la pag. 3, punctul 4.1, lit. r) a fost menționată adresa poștală a locațiilor unde vor fi predate autobuzele livrate : „*Destinația finală – locul unde furnizorul are obligația de a furniza produsele*”;

- Conform caietului de sarcini, capitolul 3 – „*Condiții tehnice*” : „*Ofertantul își va asuma răspunderea privind funcționarea autobuzului în parametrii declarați, în condițiile de mediu existente în București și va completa și semna angajamentul ferm*”;

- Activitatea de întreținere planificată, service, reparații în termen de garanție, pentru care sunt necesare echipamente, instalații (rampe, instalații de ridicat, standuri, etc) se vor face în unitatea/unitățile de service ale furnizorului de către personalul furnizorului, pe costurile sale. Aceste operații nu se vor desfășura în niciuna dintre locațiile prevăzute în draft-ul de contract, la capitolul 4.1, lit. r), deoarece acelea reprezintă doar „*locul unde furnizorul are obligația de a furniza produsele*”.

În sensul celor expuse anterior, entitatea contractantă mai precizează că operațiile de întreținere și mentenanță zilnică se fac de către achizitor, cu personalul desemnat de către achizitor, instruit și autorizat de furnizor, costurile de manoperă fiind suportate de către achizitor. Pentru întreținere și mentenanță zilnică nu sunt necesare rampe sau alte instalații și nu este necesară vizita potențialului ofertant a locațiilor unde se vor efectua activitățile de mentenanță zilnică, întrucât acest aspect nu influențează întocmirea ofertei.

Pe cale de consecință, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) își menține punctul de vedere exprimat prin adresa nr. DPA 1293.1/25.09.2017, formulat față de notificarea [REDACTAT]

În ceea ce privește răspunsul la clarificări nr. DPA 1242.1/15.09.2017, respectiv răspunsul nr. 5, entitatea contractantă arată că își menține punctul de vedere comunicat contestatorului prin răspunsul la notificarea prealabilă, transmis prin adresa DPA nr. 1293.1/25.09.2017.

Astfel, prin adresa menționată anterior, s-au precizat următoarele : caracteristica dimensională a autobuzelor are o importanță foarte mare în ceea ce privește transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a mentenanței și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea din circulație (processe tehnologice de spălare, curățare, de alimentare cu

carburant, procese tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni).

Justificarea alegerii toleranțelor stabilite de entitatea contractantă se bazează pe sistemul de exploatare existent în unitățile de exploatare desemnate de achizitor, în special pentru autobuzele din gama de 12 m și 18 m.

Pentru autobuzele din gama de 10 m, toleranța a fost stabilită pentru condițiile actuale existente în rețeaua de transport specifică și facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor).

De asemenea, entitatea contractantă menționează că lungimea maximă de 10.700 mm a fost determinată pe criterii obiective, nefiind o cerință „abuzivă și restrictivă”, deoarece dimensiunile prevăzute în caietul de sarcini pentru autobuzele din gama de 10 m sunt de 9.400-10.700mm.

Prin urmare, orice majorare a lungimii stabilite pentru gama autobuzelor de 10m, 12m și 18m față de toleranța stabilită conduce la neîndeplinirea cerințelor de transport.

Totodată, orice alte dimensiuni care exced toleranțele stabilite prin caietul de sarcini, ar putea duce la cheltuieli de investiții, respectiv lucrări de construcții, montaj pentru amenajări la halele de revizie, elevatoarele de ridicare, stațiile ITP, stațiile de alimentare cu carburant, stațiile de spălare, în condițiile în care achizitorul nu a prevăzut costuri pentru lucrări de construcții, montaj, pentru adaptarea instalațiilor de mentenanță și exploatare existente la dimensiuni diferite față de cele din caietul de sarcini.

Pentru traseele cu șosele largi, cu mai multe benzi de circulație și cu un număr mare de călători, s-a ales varianta de achiziționarea autobuze articulate din gama de 18 m, pentru a răspunde solicitării mărite de capacitate de transport.

Referitor la autobuzele cu dimensiuni de 18m, entitatea contractantă afirmă că limita superioară maximă admisă, așa cum a fost stabilită prin caietul de sarcini, este foarte importantă, deoarece prin poziționarea în cadrul autobazelor a echipamentelor și elementelor de arhitectură și utilități, de exemplu amplasarea de stâlpi de iluminat în curtea autobazelor, realizarea de trasee tehnologice între stația de alimentare cu carburant, stația de spălare și halele de revizie, precum și poziționarea aleilor în zona de parcare, impun restrângerea dimensiunilor maxime, pentru a nu afecta aceste instalații fixe și pentru a nu deteriora autobuzele prin loviri accidentale de obiectele fixe ale infrastructurii autobazelor.

Concluzionând, entitatea contractantă susține că aceste dimensiuni sunt cele necesare pentru sistemul actual de exploatare în municipiul București, „nu sunt excesive, nu sunt abuzive și nu îngreșnesc competiția”.

În același sens, entitatea contractantă precizează că realizarea unei expertize vizând facilitățile de exploatare nu este necesară, întrucât principalul motive care impune limita maximă a lungimii autobuzului de 10 m, în constituie circulația autobuzelor în zonele aglomerate, pe străzi înguste, unde apar frecvent blocaje ale circulației transportului public.

Mai mult decât atât, entitatea contractantă consideră că este atributul său stabilirea necesității de a-și alege dimensiunile autobuzelor care vor fi achiziționate, ținând cont de condițiile obiective care au fost prezentate, atât la faza de clarificări, cât și la faza de notificări.

Cu privire la susținerea contestatorului, potrivit căreia autobuzele cu lungimi puțin mai mari (7-30 cm) sunt superioare celor solicitate prin documentația de atribuire, entitatea contractantă menționează că aceasta „nu este reală”, întrucât superioritatea autobuzelor nu este dată de lungime mai mare a acestora, ci de caracteristicile tehnice și performanțele acestora.

O altă condiție obiectivă ce a impus limitarea dimensiunilor maxime a autobuzelor din gama de 10 m a fost că, dacă se depășește limita maximă de 10.700 mm, se pierd toate avantajele acestei versiuni de dimensiuni mai reduse și achizitorul ar prefera să cumpere tot autobuze din gama de 12 m decât autobuze din gama de 11 m, de exemplu.

Conform susținerilor entității contractante, pentru autobuzele din gama de 18 m, dimensiunea maximă este limitată, deoarece acestea fiind articulate, în cazul unor curbe strânse, partea finală a autobuzelor articulate poate să intre în gabaritul trotuarului și poate să accidenteze, atât bicicliștii care circulă la bodură, cât și eventualii pietoni ce pot intra în raza de înscriere în curbă.

În finalul prezentului punct de vedere, entitatea contractantă mai subliniază că potențialul ofertant, [REDACTAT] nu dispune de autobuze omologate CE de serie, aspecte care îl fac să nu fie eligibil și să corespundă cerințelor din documentația de atribuire.

Față de cele prezentate mai sus, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să respingă, ca nefondată, contestația formulată de către [REDACTAT]

**Analizând contestațiile formulate de către [REDACTAT]
[REDACTAT] de către [REDACTAT]**

și prin luarea în considerare a susținerilor părților, a înscrisurilor aflate la dosarul cauzei și a dispozițiilor legale aplicabile în materia achizițiilor publice, Consiliul constată următoarele:

În vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect „Achiziție 400 autobuze urbane”, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a inițiat o procedură de atribuire, prin licitație deschisă, desfășurată online, prin publicarea în S.E.A.P. a anunțului de participare nr. 178152/18.08.2017.

Conform anunțului de participare și a documentației de atribuire, criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”, iar valoarea estimată este de 510.488.400 lei, fără T.V.A.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 101/2016, [REDACTED] a transmis entității contractante notificarea prealabilă (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 28.08.2017, [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă nr. 08-2126/25.08.2017, [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 28.08.2017, [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă nr. 256/26.08.2017, asocierea formată din [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 28.08.2017, [REDACTED] a transmis notificările prealabile nr. 350/01.09.2017 și nr. 351/01.09.2017, [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă nr. 01/11.09.2017, [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă nr. 139/12.09.2017, [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă nr. 09-2265/15.09.2017 și [REDACTED] a transmis notificarea prealabilă (fără număr de înregistrare la emitent) din data de 20.09.2017, la care MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a răspuns prin adresele nr. 1138.1/01.09.2017, nr. 1107.1/31.08.2017, nr. 1139.1/01.09.2017, nr. 1111.1/31.08.2017, nr. 1137.1/01.09.2017, nr. 1164.1/16.09.2017, nr. 1110.1/31.08.2017, nr. 1242.1/15.09.2017, nr. 1275.1/21.09.2017 și nr. 1293.1/25.09.2017, precizând că nu va adopta măsuri de remediere.

Deoarece Consiliul s-a pronunțat asupra capătului de cerere privind suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației nr. [REDACTED] formulată de către [REDACTED] prin încheierea nr. [REDACTED] din data de [REDACTED] prin prezenta urmează a fi soluționate capetele de cerere cu privire la fondul cauzei.

Preliminar, ca urmare a verificărilor efectuate și a analizării conținutului tuturor celor 10 contestații ce constituie obiectul dosarelor nr. [REDACTED] Consiliul va structura criticile formulate de către [REDACTED]

funcție de caracterul similar/identic al acestora, urmând ca, în motivare, să se pronunțe, în mod unitar, cu privire la fiecare critică similară/identică în parte, fără să facă trimitere la denumirea contestatorilor care le-au formulat, acest aspect urmând a fi efectuat la momentul concluziilor.

În acest sens, se constată că următoarele critici sunt simiare/identice în conținutul mai multor contestații și vizează aceleași prevederi ale documentației de atribuire, respectiv:

I.-neîmpărțirea pe loturi a procedurii de atribuire (fișa de date a achiziției, punctul II.1.8) și cerința ca toate cele 400 autobuze urbane care vor fi ofertate să îndeplinescă obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă” (caietul de sarcini, punctul 1 „Generalități”, 1.1. „Obiectul și domeniul de aplicare”) (a se vedea contestațiile nr. [redacted] formulată de către [redacted]

[redacted], formulată de către [redacted] formulată de către [redacted] formulată de către [redacted];

II.-cerința privind „Dimensiunile generale constructive ale autobuzului”, prevăzută la secțiunea 6.3 din caietul de sarcini (a se vedea contestațiile nr. [redacted] formulate de către [redacted] nr. [redacted]

[redacted] formulată de către [redacted]

[redacted] și nr. [redacted], formulată de către [redacted];

III.-cerința privind deschiderea liberă a ușilor pentru călători, prevăzută la secțiunea 6.3.1, B din caietul de sarcini (a se vedea contestațiile nr. [redacted] formulată de către [redacted]

[redacted] și nr. [redacted] formulată de către [redacted]

IV.-cerința privind repartitia sarcinilor pe cele două punți, prevăzută la secțiunea 6.5 „Caracteristici masice” din caietul de sarcini (a se vedea contestațiile nr. [redacted] formulată de către [redacted] din [redacted]

[redacted] formulată de către [redacted];

V.-cerința privind „Descrierea generală constructivă a autobuzului”, prevăzută la secțiunea 4 din caietul de sarcini (a se vedea contestațiile nr. [redacted] formulată de către [redacted]

[redacted] formulată de către [redacted]

Totodată, separat de verificarea criticilor similare/identice din conținutul contestațiilor indicate anterior în considerente, Consiliul va efectua și verificarea celorlalte critici formulate de contestatori, urmând să pună concluzii pentru fiecare critică în parte.

Înainte de a trece la cercetarea pe fond a contestațiilor, având în vedere prevederile art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, Consiliul

urmează să se pronunțe cu înțâietate asupra excepțiilor invocate din oficiu de Consiliu.

Prin urmare, potrivit rolului activ al Consiliului, acesta trebuie să verifice dacă a fost legal investit cu soluționarea contestației formulate, sens în care trebuie să analizeze înainte de toate excepțiile – de procedură și de fond – care fac inutilă cercetarea pe fond a contestației.

Față de cele de mai sus, Consiliul apreciază că nerespectarea termenului legal și imperativ de depunere a unei contestații determină, ca efect al decăderii, pierderea dreptului nevalorificat în termenul prevăzut de lege; prin constatarea decăderii dispăre cadrul procesual pentru realizarea controlului legalității derulării procedurii de achiziție, astfel încât admiterea acestei excepții exclude analizarea celorlalte aspecte invocate; excepțiile absolute (ce privesc încălcarea unor norme cu caracter imperativ) pot fi invocate de oricare dintre părți sau de Consiliu din oficiu în orice moment al soluționării contestației.

Procedând la soluționarea contestației formulată de către [REDACTED] Consiliul constată că, prin aceasta, [REDACTED] critică răspunsul DPA nr. 1164.1/06.09.2017 (Clarificarea 9 SEAP), formulat de entitatea contractantă la o serie de solicitări de clarificări, criticile vizând răspunsul 1, referitor la punctul 4 din caietul de sarcini, paragraful „(...) Axa față va fi de tipul cu semiaxe independente (...)”, răspunsul 4, privind art. 19.3 și art. 19.5 din draftul de contract, referitor la cuantumul (0,02%) al penalităților privind neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către părți, precum și răspunsul DPA nr. 1221.1/13.09.2017 (Clarificarea 12 SEAP), critica vizând răspunsul 5 referitor la solicitarea de eliminare din caietul de sarcini și din draftul de contract a tuturor clauzelor/cerințelor în care se face referire la SDV-uri, piese (subansamble sau sisteme) de schimb și servicii conexe, Primăria Municipiului București menținând neschimbată documentația de atribuire.

Prin adresele nr. [REDACTED] și nr. [REDACTED] Consiliul a pus în discuția părților excepția inadmisibilității contestației, prin raportare la prevederile art. 15 alin. (1) și art. 20 alin. (1) coroborate cu art. 8 alin. (1) lit. a) și art. 6 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac, având în vedere că cerințele contestate se regăsesc în documentația de atribuire, act publicat în SEAP la data de 18.08.2017, notificarea prealabilă a fost formulată în data de 01.09.2017, precum și faptul că prin răspunsul la solicitarea de clarificări din 06.09.2017 nu s-au modificat cerințele din documentația de atribuire, iar contestația a fost transmisă Consiliului în data de 15.09.2017.

[REDACTED] a răspuns solicitării Consiliului prin adresa nr. 401/20.10.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTED] prin care precizează că societatea sa prin notificările prelabile nr. 350 și nr. 351 din 01.09.2017, a solicitat modificarea cerințelor din documentația de atribuire, iar prin Clarificarea nr. 9 – 1164.1/06.09.2017 și Clarificarea nr. 12 – 1221.1/13.09.2017, nu s-au modificat cerințele din documentația de atribuire.

Prin urmare, având în vedere că au fost respectate prevederile art. 6 alin. (1), lit. a) din Legea nr. 101/2016, [REDACTAT] consideră contestația în cauză ca fiind admisibilă.

Entitatea contractantă a răspuns solicitării Consiliului prin adresa nr. 1454.1/20.10.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] precizând următoarele :

Raportat la anunțul de participare nr. 178152/18.08.2017, la rubrica „Întrebări”, [REDACTAT] a depus în data de 01.09.2017 două solicitări de clarificări postate pe S.E.A.P. sub numele de „Solicitare de Clarificări”, având nr. 350 și nr. 351, după cum urmează :

- „Notificarea privind intenția de a formula o contestație având ca obiect caietul de sarcini și/sau solicitare de clarificare privind cerințele tehnice minimale impuse de entitatea contractantă”, conform adresei DPA nr. 1394/04.09.2017;

- „Notificarea privind intenția de a formula o contestație având ca obiect caietul de sarcini și/sau solicitare de clarificare privind cerințele tehnice minimale impuse de entitatea contractantă”, conform adresei DPA nr. 1394/04.09.2017, fără a solicita în acest sens măsuri de remediere

Cu toate acestea, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a răspuns tuturor solicitărilor [REDACTAT], publicând în S.E.A.P., în acest sens, adresa DPA nr. 1164.1/16.09.2017, sub numele „Clarificare SEAP 9”.

Analizând cele două adrese menționate anterior, entitatea contractantă a constatat că [REDACTAT] nu a respectat prevederile art. 6 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, rezultând, fără echivoc, că intenția contestatorului a fost aceea de a solicita clarificări, întrucât nu au fost invocate adoptarea unor măsuri de remediere.

De asemenea, termenul de a formula notificarea prealabilă este stabilit, în mod imperativ, prin dispozițiile art. 6 alin. (1), lit. a) din Legea nr. 101/2016, și anume 10 zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul entității contractante considerat nelegal.

„Notificarea privind intenția de a formula o contestație având ca obiect caietul de sarcini și/sau solicitare de clarificare privind cerințele tehnice minimale impuse de entitatea contractantă”, transmisă de către [REDACTAT], potrivit adreselor nr. 350 și nr. 351 vizează conținutul documentației de atribuire, despre care aceasta a luat la cunoștință la data de 18.08.2017, când a fost publicată în S.E.A.P. Astfel cum prevede, în mod imperativ, art. 6 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, data luării la cunoștință este data publicării documentației de atribuire. În consecință, termenul de a formula notificarea prealabilă s-a împlinit în data de 28.08.2017.

Așa cum se poate constata, [REDACTAT] a transmis către S.E.A.P. solicitare de clarificări în data de 01.09.2017, astfel încât nu se poate reține formularea acesteia ca fiind în termenul legal.

În aceste condiții, prin depășirea termenului legal de formulare a notificării prealabile, sancțiunea prevăzută de dispozițiile legale invocate mai sus reprezintă respingerea contestației ca inadmisibilă.

În data de 18.09.2017, la sediul PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, a fost înregistrată cu nr. 1544, contestația formulată de către [REDACTAT] față de care entitatea contractantă a transmis, în termenul legal, punctul de vedere nr. 1292.1/25.09.2017.

Mai mult decât atât, entitatea contractantă arată că [REDACTAT] a formulat contestație împotriva răspunsului la clarificări din data de 06.09.2017, publicat în S.E.A.P. sub numele de „Răspuns clarificare SEAP 9”, fără a respecta însă prevederile art. 6 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, respectiv nu a depus notificarea prealabilă.

Prin raportare la dispozițiile art. 8 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, entitatea contractantă subliniază faptul că prezenta contestație este inadmisibilă, ținând cont de faptul că obiectul contestației poate consta strict în : anularea actului entității contractante, obligarea acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, or operatorul economic [REDACTAT] nu se încadrează în niciuna dintre variantele legale menționate anterior, aceasta solicitând, de fapt, modificarea și completarea documentației de atribuire. Astfel, contestatorul dorește obligarea entității contractante la „acceptarea soluției echivalente de echipare a Autobuzelor Urbane axă față rigidă”.

Având în vedere cele prezentate mai sus, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) solicită Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor să respingă ca inadmisibilă contestația formulată de către [REDACTAT], atât cu privire la nerespectarea termenului de formulare a notificării prealabile, cât și cu privire la obiectul contestației.

Pe fondul cauzei, entitatea contractantă solicită respingerea contestației formulate de către [REDACTAT] ca neîntemeiată.

Cercetând cu întâietate, potrivit prevederilor art. 26 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, excepția inadmisibilității contestației invocată din oficiu de Consiliu, în condițiile în care notificările nr. 350 și 351 din 01.09.2017 către entitatea contractantă cu privire la solicitarea de remediere, a pretinselor încălcări a legislației privind achizițiile publice au fost formulate după 14 zile de la publicarea în SEAP a documentației de atribuire, respectiv în afara termenului prevăzut în art. 6 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac, se constată temeinicia acesteia.

Se are în vedere că prin notificările nr. 350 și 351 din 01.09.2017, [REDACTAT] a solicitat, pe de-o parte, acceptarea unei soluții echivalente celei impusă de entitatea contractantă la punctul 4 din caietul de sarcini, paragraful „(...) Axa față va fi de tipul cu semiaxe independente (...)” , completarea draftului de contract cu clauze care să

prevadă mecanisme de penalizare similare și pentru ipoteza în care entitatea contractantă/regia de transport nu își îndeplinește obligațiile, modificarea art. 19.3 și art. 19.5 din draftul de contract, referitor la cuantumul (0,02%) al penalităților privind neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către părți și completarea/modificarea contractului cu o clauză care să prevadă că entitatea contractantă va suporta orice prejudiciu suferit de furnizor, inclusiv profitul nerealizat, în situația în care entitatea contractantă denunță unilateral contractul și nu mai comandă sau achită toate cele 400 de autobuze urbane iar, pe de altă parte, solicitarea de eliminare din caietul de sarcini și din draftul de contract a tuturor clauzelor/cerințelor în care se face referire la SDV-uri, piese (subansamble sau sisteme) de schimb și servicii conexe, (clarificarea 12 SEAP).

Cele notificate au făcut obiectul solicitărilor de clarificări, după cum urmează:

„3. În condițiile în care clauzele contractuale, Cap. 19 din Draft Contract de Furnizare de Produse, atașate documentației de atribuire conțin penalități care pot fi impuse în sarcina furnizorului pe parcursul derulării contractului, vă solicităm să restabiliți echilibrul contractual prin completarea contractului cu clauze care să prevadă mecanisme de penalizare similare și pentru ipoteza în care entitatea contractantă/regia de transport nu își îndeplinește obligațiile, pentru fiecare dintre aceste obligații, după cum urmează:

a. În condițiile în care nu se comandă toate cele 400 de vehicule, vă solicităm să introduceți o clauză care să prevadă obligația beneficiarului de a plăti daunei interese până la acoperirea integrală a pierderilor furnizorului cauzate de livrarea împreună cu primul lot de autobuze a tuturor SDV-urilor și pieselor de schimb solicitate în anexele Draftului de contract de furnizare de produse, cât și cele ale Caietului de sarcini, parte integrantă a contractului și a oricăror alte cheltuieli făcute de acestea pentru a-și realiza obligațiile ce decurg din desfășurarea contractului.

b. Modificarea cap. 19.3 din Draft Contract de Furnizare de Produse, în sensul capitolului 19.5 prin care se solicită penalități de întârziere de 0,02% pentru fiecare zi de întârziere, doar din valoarea aferentă bunurilor a căror livrare este întârziată și nu din toată valoarea contractului, așa cum este stipulat în acest moment.” (Notificarea nr. 350/01.09.2017)

„1. Referitor la punctul 4 din caietul de sarcini, paragraful «[...] Axa față va fi de tipul cu semiaxe independente și [...]», vă rugăm să acceptați ca și soluție echivalentă punte față rigidă, în condițiile în care această soluție constructivă respectă restul cerințelor din caietul de sarcini, cum ar fi înălțimea de acces în autobuz, garda la sol, gradul de confort al călătorilor, etc. Menționăm că soluția cu punte față rigidă este o soluție constructivă mai robustă și mult mai adecvată pentru suprafețele de rulare cu denivelări, fără a afecta confortul pasagerilor.” (notificarea nr. 351/01.09.2017)

Se observă așadar că, prin răspunsurile date, entitatea contractantă nu a adus modificări documentației de atribuire, justificându-și decizia de a

nu modifica vreo cerința din conținutul documentației și răspunzând clar și fără ambiguități la cele solicitate de operatorul economic în cauză.

Așadar, se constată că MUNICIPIUL BUCUREȘTI nu a modificat nicio cerință din documentația de atribuire, ci doar a răspuns punctual, clar și fără ambiguități la solicitările ce i-au fost adresate.

În concluzie, nefiind aduse modificări documentației de atribuire prin intermediul răspunsurilor DPA nr. 1164.1/06.09.2017 (Clarificarea 9 SEAP) și DPA nr. 1221.1/13.09.2017 (Clarificarea 12 SEAP), publicate în SEAP în data de 06.09.2017 și 13.09.2017 (acestea fiind răspunsurile care au făcut obiectul notificărilor prealabile nr. 350 și 351 și, ulterior al contestației), aceasta a rămas în forma publicată la data de 18.08.2017.

Astfel, notificările transmise în data de 01.09.2017, apar ca fiind tardiv adresate entității contractante.

Dacă existau obiecțiuni de nelegalitate în privința cerințelor documentației de atribuire, operatorul economic trebuia să le conteste înainte de expirarea termenului legal, iar nu să aștepte împlinirea lui.

Notificările prealabile nefiind formulate în termenul legal, având în vedere data publicării documentației de atribuire, operatorul economic nu a respectat prevederile art. 6 alin. (1) și (10) din Legea nr. 101/2016:

„(1) Sub sancțiunea respingerii contestației ca inadmisibilă, care poate fi invocată și din oficiu, înainte de a se adresa Consiliului sau instanței de judecată competente, persoana care se consideră vătămată are obligația să notifice entitatea contractantă cu privire la solicitarea de remediere, în tot sau în parte, a pretensei încălcări a legislației privind achizițiile publice sau concesiunile, în termen de:

a) 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul entității contractante considerat nelegal, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică sau de concesiune este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunșurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;

(...)

(10) Sesizarea Consiliului sau instanței, după caz, se poate face numai după îndeplinirea procedurii de notificare prealabilă.”

Potrivit art. 8 alin. (1) din același act normativ, *„Persoana care se consideră vătămată de răspunsul primit la notificarea prealabilă sau care nu a primit niciun răspuns în termenul prevăzut la art. 6 alin. (4), precum și oricare persoană care se consideră vătămată de măsurile de remediere adoptate de entitatea contractantă poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului entității contractante, obligării acesteia la emiterea unui act sau la adoptarea de măsuri de remediere, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, în termen de:*

a) 10 zile, în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică, achiziție sectorială sau de concesiune este egală sau mai mare

decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, după caz;”.

Rezultă, așadar, din prevederile citate, că urmare a primirii răspunsului la notificarea prealabilă sau expirării termenului în care aceasta ar fi trebuit să formuleze un răspuns, contestatorul se poate adresa Consiliului.

În prezenta cauză contestatorul a făcut dovada înaintării notificărilor către entitatea contractantă (în data de 01.09.2017), dar după aproximativ 14 de zile de la luarea la cunoștință despre conținutul documentației de atribuire publicată în SEAP în data de 18.08.2017 (și despre care s-a reținut anterior că nu a suferit modificări), respectiv în afara termenului prevăzut la art. 6 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Cele de mai sus conduc la concluzia că [REDACTAT] nu a respectat normele art. 6 alin. (1) și (10) și art. 8 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, contestația nefiind formulată în condițiile stabilite de legea în vigoare, ceea ce atrage sancțiunea respingerii ei ca inadmisibilă.

În ceea ce privește aspectele contestate de către asocierea formată din [REDACTAT]

[REDACTAT] verificând, pe de-o parte, conținutul notificării prealabile din data de 28.08.2017, înregistrată la entitatea contractantă Municipiul București-Direcția Achiziții Publice cu nr. 1338/29.08.2017 iar, pe de altă parte, conținutul contestației formulată de [REDACTAT] și înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] Consiliul are în vedere faptul că, în ceea ce privește criticile nr. II.1.9, referitoare la cerința prevăzută în Secțiunea 3.2 „Condiții mecanice”, nr. II.1.10, referitoare la cerința prevăzută în Secțiunea 6.2. „Materiale” și nr. II.1.11, referitoare la cerința prevăzută în Secțiunea 7.5 „Suspensia” din caietul de sarcini, formulate de [REDACTAT] în cuprinsul contestației în cauză (a se vedea pagina 9 din 15 din conținutul contestației nr. [REDACTAT] Consiliul constată că acestea nu se regăsesc și în cuprinsul notificării prealabile din data de 28.08.2017.

Pentru acest motive, constând că aceste critici nu au constituit obiectul unei notificări prealabile, astfel cum impun prevederile imperative aplicabile în materia achizițiilor publice, Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor nu se poate pronunța pe acestea, motiv pentru care respinge criticile menționate anterior, ca inadmisibile, prin raportare la dispozițiile art. 6 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, conform căroră „(1) Sub sancțiunea respingerii contestației ca inadmisibilă, care poate fi invocată și din oficiu, înainte de a se adresa Consiliului sau instanței de judecată competente, persoana care se consideră vătămată are obligația să notifice entitatea contractantă cu privire la solicitarea de remediere, în tot sau în parte, a pretensei încălcări a legislației privind achizițiile publice sau concesiunile (...)”.

Procedând la soluționarea contestației nr. 141/21.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] Consiliul constată că

[REDACTAT] solicită obligarea entității contractante MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) la clarificarea unor cerințe impuse prin documentația de atribuire, caietul de sarcini, referitoare la „Scaunele pentru pasageri” (capitolul 7.12) „Garanții considerații generale privind garanția” (capitolul 12), „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție (TG)” (capitolul 13), „Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică” (capitolul 14), caracteristicile dimensionale ale autobuzelor (secțiunea 6.3- „Dimensiuni generale constructive ale autobuzului”).

Astfel, în ceea ce privește cerința referitoare la „Scaunele pentru pasageri” (capitolul 7.12), contestatorul solicită clarificări, respectiv ce se înțelege prin „proprietăți antigrffiti, vopsea înglobată și antivandalism” sau să îi comunice standardele și normele aplicabile acestor caracteristici”.

În ceea ce privește cerința referitoare la „Garanții considerații generale privind garanția” din caietul de sarcini, unde se specifică „Ofertantul va prezenta o descriere detaliată a modului de realizare a activității de asistență tehnică și service în perioada de garanție.

Ofertantul se va angaja obligatoriu în ofertă la următoarele garanții: Garanția totală a funcționării (<<FULL WARRANTY>>) fără defecțiuni a autobuzului minim 240.000 km de la data punerii în exploatare sau minim 4 ani pentru autobuz în ansamblu și toate componentele acestuia (altele decât cele de mai jos); Ofertantul va lua în calcul un parcurs mediu anual de 60.000 km/autobuz; Garanție extinsă pentru minim 4 ani sau minim 240.000 km intervalul de exploatare corespunzător de la anul 5 până la anul 8 inclusiv sau rulajul până la minimum 480.000 km pentru autobuz în ansamblu, ci toate componentele acestuia. Vor fi asigurate de către furnizor toate materialele, piesele, subansamblele, sistemele, agregatele autobuzului necesare a fi înlocuite prin reparații de uzură normală, defecte tehnice, cu repere definite (kituri de reparație, subansambluri, materiale, piese, etc.), conform manualului de reparații și întreținere a autobuzului și catalogului de piese de schimb”, contestatorul solicită clarificări, respectiv dacă pe perioada „Full Warranty” și a garanției extinse toate costurile legate de reparații, în caz de accident sau vandalism, vor fi suportate de către achizitor, dacă mentenanța și reparațiile pe perioada „Full Warranty” și a garanției extinse vor fi făcute de personalul achizitorului și suportate de furnizor, dacă restul personalului tehnic, cu excepția celor angajați la service, vor fi angajații achizitorului și cine va fi responsabil de organizarea pieselor de schimb în interiorul garajelor, achizitorul sau furnizorul.

În ceea ce privește cerința referitoare la „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție (TG)” din caietul de sarcini, conform căreia „Penalizările pentru perioadele de imobilizare a vehiculelor sunt precizate în Anexa 6. Pentru imobilizările datorate defecțiunilor apărute în perioada de garanție în urma cărora achizitorul nu realizează venituri se vor percepe daune directe și indirecte, conform Anexei 6”,

contestatorul solicită entității contractante să clarifice modul de calcul al penalităților pentru perioada de imobilizare a autobuzelor, având în vedere că în Anexa nr. 6 nu există nicio precizare sau algoritm de calcul referitor la aceste penalități.

În ceea ce privește cerința referitoare la „Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică” din caietul de sarcini, unde se specifică „b) Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se desfășoară în totalitate în 8 (opt) locații ale achizitorului prevăzute în anexa la contract”, contestatorul solicită clarificarea celor 8 locații (adrese, date de identificare) și detalierea tuturor operațiunilor care vor fi executate în aceste locații cu personalul achizitorului, precum și dacă aceste locații sunt autorizate RAR.

În ceea ce privește cerința vizând caracteristicile dimensionale, contestatorul solicită entității contractante să clarifice de ce ofertarea unor autobuze cu „lungimi puțin mai mari” (7-30 cm) nu sunt acceptate, atâta timp cât acestea conferă un confort superior pasagerilor din spațiul suplimentar disponibil.

În soluționare, se reține că, prin Notificarea prealabilă nr. 139/12.09.2017, înregistrată la Municipiul București cu nr. 1494/12.09.2017, [REDACTAT] i-a solicitat entității contractante clarificarea conținutului unor cerințe din caietul de sarcini, aceste cerințe fiind cele menționate anterior în motivare.

De asemenea, prezintă relevanță în cauză faptul că, prin adresa nr. 1242.1/15.09.2017, postată în SEAP sub titulatura de Clarificarea 14, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a dat curs unor solicitări de clarificări care se refereau **inclusiv** la cerințele a căror lămurire a solicitat-o [REDACTAT]

[REDACTAT], atât prin Notificarea prealabilă nr. 139/12.09.2017, înregistrată la Municipiul București cu nr. 1494/12.09.2017, cât și prin contestația nr. 141/21.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT]

În acest sens, se redau mai jos răspunsurile furnizate de către Municipiul București, prin care a lămurit aspectele criticate de către [REDACTAT]

Astfel, legat de „Scaunele pentru pasageri”, entitatea contractantă a clarificat cerința, după cum urmează „Prin proprietăți antigraffiti, se înțelege acea comportare a materialului din care sunt fabricate scaunele pentru pasageri de a nu permite pătrunderea/impregnarea respectivului material cu vopsea/grafitti. Proprietatea de vopsea înglobată se referă la faptul că pigmentul culorii va fi înglobat în material, care va avea aceeași culoare, atât la suprafață, cât și în interiorul materialului respectiv.

Prin proprietatea antivandalism, se înțelege rezistența mărită la lovituri, înțepături și rezistența mare a sistemului de prindere, astfel încât să nu poată să fie smulse din suportul de prindere, aceste produse nefiind standardizate” (a se vedea Răspunsul nr. 1 din adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017).

Legat de „Garanții considerații generale privind garanția”, entitatea contractantă a clarificat astfel „În perioada de „Full Warranty” și garanție

extinsă, achizitorul va suporta costurile de reparații, în caz de accident sau vandalism, numai dacă defectarea nu s-a produs din vina furnizorului.

În ceea ce privește mentenanța și reparațiile pe perioada „Full Warranty” și pe perioada de garanție extinsă, acestea cad în sarcina furnizorului, așa cum s-a specificat în clarificarea S.E.A.P. 4.

La capitolul 12 din caietul de sarcini – „Garanții”, s-a prevăzut faptul că „Furnizorul va asigura avizarea operațiunilor și a calității execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pe perioada de garanție tip Full Warranty, cât și pentru perioada de garanție extinsă. Pentru îndrumarea și controlul acestor activități furnizorul va stabili câte un reprezentant permanent de service în unitățile de exploatare”.

Având în vedere aspectele expuse anterior, chiar dacă operațiile de mentenanță zilnică vor fi operate de personalul achizitorului, se va menține în sarcina furnizorului perioada de „Full Warranty” și perioada de garanție extinsă.

Cu excepția personalului care efectuează întreținerea și mentenanța zilnică (personal al achizitorului), restul personalului angajat în derularea obligațiilor contractuale este în sarcina furnizorului.

Responsabil de organizarea activității privind înlocuirea pieselor de schimb în interiorul garajelor achizitorului, este furnizorul.” (a se vedea Răspunsul 2 din adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017).

Legat de „Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție (TG)”, entitatea contractantă a clarificat astfel „Perioadele de imobilizare în termen de garanție vor fi tratate conform Anexei 6 și nu este necesar un algoritm de calcul, plata fiind o sumă care se percepe pe ziua de imobilizare, conform prevederilor art. 19.6.2 din draftul de contract.” (a se vedea Răspunsul nr. 3 din adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017).

Legat de „Activitatea de întreținere și mentenanță zilnică”, entitatea contractantă menționează a clarificat astfel „În draftul de contract, art. 4.1, lit. r) sunt indicate cele 8 locații de exploatare, fiind identificate cu adresă. Aceste locații sunt, în prezent, autorizate RAR, dar este necesară o reautorizare a acestora pentru noile tipuri de autobuze ce vor fi furnizate.

În ceea ce privește operațiunile aferente activității de întreținere și mentenanță zilnică vor fi detaliate în manualul de Întreținere și reparații, livrat către furnizor, conform art. 10.2 din caietul de sarcini.” (a se vedea Răspunsul nr. 4 din adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017).

Legat de caracteristicile dimensionale ale autobuzelor, entitatea contractantă a clarificat astfel „Entitatea contractantă își menține cerința privind dimensiunile autobuzelor așa cum au fost prezentate în caietul de sarcini, cap. 6.3 și a fundamentat documentația de atribuire în funcție de dotările tehnice ale spațiilor necesare activităților de service și mentenanță zilnică stabilind astfel tipodimensiunile autobuzelor.” (a se vedea Răspunsul nr. 5 din adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017).

Așadar, raportat la conținutul Notificării prelabile nr. 139/12.09.2017, înregistrată la Municipiul București cu nr. 1494/12.09.2017 și la conținutul Clarificării 14/15.09.2017 (Adresa DPA

nr. 1242.1/15.09.2017), Consiliul constată că reiterarea de către [REDACTED] a aceluiași critici și solicitarea de lămuriri a aceluiași cerințe din caietul de sarcini, care au fost deja lămurite de către entitatea contractantă anterior depunerii contestației nr. 141/21.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTED] apar ca nejustificate.

Mai mult, Consiliul constată că despre clarificările aduse cerințelor din caietul de sarcini, contestate de către [REDACTED], acesta trebuia să aibă cunoștință încă din data de 15.09.2017, când au fost postate în SEAP de către entitatea contractantă, sub nr. DPA 1242.1 și sub denumirea de Clarificarea 14, **așadar anterior formulării contestației nr. 141/21.09.2017, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTED]**.

Într-o atare situație, pentru considerentele anterioare, Consiliul constată că solicitările formulate de către [REDACTED], privind obligarea entității contractante la clarificarea conținutului unor cerințe din caietul de sarcini, sunt nefondate, în condițiile în care acestea au fost deja lămurite de Municipiul București prin adresa DPA nr. 1242.1/15.09.2017, motiv pentru care, în baza art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, privind remediile și căile de atac, respinge contestația [REDACTED] în contradictoriu cu **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)**, ca nefondată.

Referitor la fondul cauzei, Consiliul a luat în considerare prevederile art. 19 din Legea nr. 101/2016, conform cărora *„La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederile Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară confidențiale (...)”*.

Pe cale de consecință, aplicând, în mod corespunzător, dispozițiile cu caracter imperativ, anterior enunțate, Consiliul a admis solicitările [REDACTED] (contestația nr. [REDACTED] și [REDACTED] (contestația nr. 41078/29.09.2017) de studiere a dosarului cauzei. Se are în vedere că la sediul Consiliului s-a prezentat doar împuternicitul legal al [REDACTED], fără a mai depune concluzii scrise.

În conformitate cu dispozițiile art. 15 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, procedura de soluționare a contestațiilor se desfășoară cu respectarea principiilor legalității, celerității, contradictorialității, asigurării dreptului la apărare, imparțialității și independenței activității administrativ-jurisdicționale. Pe cale de consecință, Consiliul va lua în considerare apărările și argumentele aduse de petenți formulate și înregistrate la Consiliu până la data emiterii prezentei decizii.

Prevederilor art. 425 alin. (1) lit. b) Cod Procedură Civilă fac referire expresă la indicarea motivelor de fapt și de drept pe care se întemeiază soluția, arătându-se atât motivele pentru care s-au admis, cât și cele pentru care s-au înlăturat cererile părților, Consiliul având posibilitatea de a proceda la sintetizarea acestora, în raport de legătura lor logică și de a le examina în mod grupat.

Prin urmare, în scopul respectării principiilor consacrate la art. 15 din Legea nr. 101/2016, Consiliul a analizat, în mod grupat, toate criticile formulate de societățile contestatoare în prezenta cauză, conform motivării aferente, și care au condus la convingerea sa privind soluția ce urmează a fi pronunțată.

Astfel, în cele ce urmează, Consiliul nu va analiza contestațiile în ordinea în care au fost înregistrate pe rolul său, ci în raport de legătura lor logică vizavi de aspecte criticate, cu luarea în considerare a criticilor comune, în vederea pronunțării unei soluții unitare.

Analizând criticile formulate de [REDACTED]

[REDACTED] și de către [REDACTED], Consiliul constată că respectivii contestatori reclamă faptul că entitatea contractantă, în mod nelegal nu a divizat obiectul supus procedurii de atribuire, pe loturi. Astfel sunt avute în vedere aspecte legate de faptul că lotizarea reprezintă soluția corectă din punct de vedere juridic pentru a permite accesul neîngradit al operatorilor economici, obținerea unor prețuri de achiziție mai reduse și asigurarea unei concurențe reale.

Așadar, problema care se impune a fi dezlegată de Consiliu este aceea a corectitudinii/incorectitudinii nedivizării obiectului contractului pe loturi.

Înainte de a proceda la analiza pe fond a aspectelor sesizate de cele patru societăți contestatoare (a se vedea pct. I, fila 91 din decizie), Consiliul găsește util expunerea câtorva elemente din cadrul documentației de atribuire, menite să înlănească înțelegerea ei, cât și să îi circumstanțieze soluționarea.

Obiectul contractului supus procedurii de atribuire în cauză îl constituie furnizarea 400 de autobuze urbane, respectiv 320 de autobuze din gama de 12 m, 50 de autobuze din gama de 10 m și 30 de autobuze din gama de 18 m. Toate cele 400 de autobuze trebuie să îndeplinească condițiile tehnice și de calitate specificate în cadrul caietului de sarcini aferente autobuzelor noi, marca EURO 6.

Analizând documentele dosarului, Consiliul reține că, în cadrul Referatului de necesitate, înregistrat sub nr. 6994/03.05.2017 pentru procedura de atribuire a contractului de achiziție de furnizare a 400 de autobuze urbane, entitatea contractantă a justificat necesitatea și oportunitatea achiziției, fiind relevante următoarele aspecte:

"În prezent transportul public de călători în Municipiul București dispune de un parc propriu de vehicule de transport public alcătuit din tramvale, troleibuze solo și autobuze solo, cu un grad ridicat de uzură.

Prin HCGMB nr. 394/21.12.2016 (în anexă la prezenta) s-a aprobat achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 400 autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12m, 50 de autobuze din gama de 10m și 30 de autobuze din gama de 18m) în cadrul unui program multianual pe o durată de 4 ani, începând cu anul 2017.

Transportul public de călători nu este asigurat și cu autobuze din gama de 10m și nici cu autobuze din gama de 18m. Acesta se realizează exclusiv cu autobuze solo, din gama de 12m.

(...)

Prin Planul de Mobilitate aprobat prin HCGMB 90/29.03.2017 (în anexă), s-a prevăzut dezvoltarea mobilității urbane durabile în perioada 2016 - 2030 pentru regiunea București - Ilfov și datele analizate în ceea ce privește evoluția cererii de transport au stat la baza fundamentării propunerii de investiții.

(...)

În cadrul evaluării impactului actual asupra mobilității s-au luat în considerare mai multe criterii utile în determinarea caracteristicilor vehiculelor ce trebuie să facă parte din parcul de vehicule al operatorului de transport public. Acestea sunt: accesibilitatea, inclusiv facilitarea accesului pentru persoane cu dizabilități, siguranța și securitatea pasagerilor, impactul asupra mediului, eficiența economică și creșterea calității vieții pentru locuitorii Zonei Metropolitane.

Sistemul de transport public în Municipiul București și Zona Metropolitană trebuie să se bazeze pe integrarea celor trei moduri principale de transport:

- Sistemele de transport public de suprafață cu tramvaie, troleibuze și autobuze;
- Sistemul de transport subteran cu metroul;
- Linia de CF pentru transportul de călători realizat pe amplasamentul actual al căii ferate de centură a Municipiului București.

Cele trei moduri principale de transport trebuie interconectate în mod inteligent prin realizarea de stații multimodale, prelungirea liniilor RATB pentru interconectarea cu linia de centură, realizarea unui sistem inteligent de informare călători și realizarea unui sistem inteligent de taxare.

Prin studiile efectuate în cadrul Planului de Mobilitate a rezultat necesitatea achiziției unor tipuri noi de autobuze care în prezent nu fac parte din parc. Astfel:

- Introducerea în exploatare a unor autobuze de mare capacitate, din gama de lungime de 18 m, cu podea total coborâtă, motorizare Euro 6, care să funcționeze pe linii de Bus Rapid Tranzit (BRT), așa cum a fost stabilit prin Planul de Mobilitate pentru Regiunea București - Ilfov.

- Introducerea de autobuze tip midi, din gama de 10 m lungime, pentru traseele de noapte, pentru curse speciale turistice, curse pentru marile centre comerciale și alte utilizări. Aceste autobuze midi cu podea total coborâtă dispun de toate facilitățile pentru un transport civilizat de călători.

Modernizarea parcului de vehicule de transport public va cuprinde măsuri de îmbunătățire a condițiilor de confort și informare a călătorilor astfel: informarea vizuală și auditivă în tehnologie LED/LCD, supraveghere video, numărare călători, sistem infotainment de informare a călătorilor, iluminat salon în tehnologie LED, aer condiționat, coborârea podelei la nivelul peronului pentru facilitarea accesului, etc."

Este important de reținut tipul de contract propus și modalitatea de implementare a acestuia, astfel cum sunt menționate în cadrul Strategiei de contractare înregistrată sub nr. DAP 631.1/29.06.2017, respectiv:

"Tipul de contract sectorial propus: **Contract sectorial de furnizare** prin care Municipiul București va achiziționa 400 autobuze urbane pentru transportul public.

Codul CPV: 34121100-2 - Autobuze publice, poziția 1 conform PAAS 2017 actualizat în conformitate cu HCGMB nr. 129/05.04.2017.

Modalitate de implementare:

Realizarea procesului de achiziție publică: atribuirea acestui contract se va derula cu utilizarea resurselor profesionale existente la nivelul Municipiului București și a furnizorului de servicii publice RATB în colaborare cu specialiști externi care desfășoară activități independente;

Obiectul și prețul contractului

Furnizorul se obligă:

- sa livreze un număr de 400 bucăți autobuze, conform Graficului de Livrare **Autobuze din Anexa nr.1, la contract;**
- sa livreze SDV-urile și echipamentele specifice, soft-urile de aplicație (cu licența nelimitată în timp), piesele de schimb și materialele de prima dotare, agregatele

și unitățile electronice de comanda de prima dotare, reperatele consumabile și de mare uzura, materialele consumabile și de mare uzura prevăzute în anexele la contract;

- să presteze activitățile de service și de remediere a defecțiunilor în perioada de garanție, conform prevederilor caietelor de sarcini;

- să presteze instruirea personalului Achizitorului, în conformitate cu obligațiile asumate prin prezentul contract, prin propunerea tehnică și propunerea financiară.”

Așadar, în vederea atribuirii contractului de furnizare supus procedurii în cauză, a cărui grad de complexitate nu poate fi tăgăduit, entitatea contractantă a elaborat caietul de sarcini în cadrul căruia a menționat condițiile tehnice și de calitate pe care trebuie să le îndeplinească autobuzele.

Față de cele de mai sus, Consiliul are în vedere că, dată fiind complexitatea contractului, importanța acestuia, durata contractuală și rezultatele așteptate de la derularea proiectului, asigurarea posibilității depunerii unor oferte conforme, entitatea contractantă a depus toate diligențele necesare întocmirii unei documentații care să țină seama de toate aspectele pe care le implică contractul de furnizare, luând în considerare specificul acestuia, astfel încât să poată fi asigurată derularea proiectului.

Examinând fondul criticilor aduse de cele 4 societăți contestatoare și documentele aflate în copie la dosarul cauzei, Consiliul constată că entitatea contractantă a derulat un proces de consultare a pieței realizată de către RATB și care a stat la baza determinării valori estimate a contractului de furnizare în cauză.

Entitatea contractantă a menționat în cadrul fișei de date a achiziției, la pct. II.1.8) *“Împartire în loturi”* faptul că nu a divizat contractul de furnizare pe loturi.

În soluționare, Consiliul se va raporta la următoarele prevederi legale incidente în cauză:

Legea nr. 99/2016:

Art. 150. - (1) Entitatea contractantă are dreptul de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor sectoriale și a acordurilor-cadru și, în acest caz, de a stabili dimensiunea și obiectul loturilor, cu condiția includerii acestor informații în documentele achiziției.

(2) În sensul alin. (1), entitatea contractantă va stabili obiectul fiecărui lot, pe baze cantitative, adaptând dimensiunea contractelor individuale astfel încât să corespundă mai bine capacității întreprinderilor mici și mijlocii, sau pe baze calitative, în conformitate cu diferitele meserii și specializări implicate, pentru a adapta conținutul contractelor individuale mai îndeaproape la sectoarele specializate ale IMM-urilor sau în conformitate cu diferitele faze ulterioare ale proiectului.

(3) În cazul prevăzut la alin. (1), entitatea contractantă precizează în anunțul de participare, în invitația pentru confirmarea interesului sau, atunci când ca mijloc de invitare la procedura concurențială de ofertare se folosește un anunț privind existența unui sistem de calificare, în invitația de participare la procedura de ofertare sau la negociere, dacă ofertele pot fi depuse pentru unul, pentru mai multe sau pentru toate loturile.

(4) Entitatea contractantă are dreptul, chiar și în cazul în care pot fi depuse oferte pentru mai multe sau pentru toate loturile, să limiteze numărul de loturi care pot fi atribuite aceluiași ofertant.

(5) În situația prevăzută la alin. (4), entitatea contractantă precizează în anunțul de participare, în invitația pentru confirmarea interesului sau, atunci când ca mijloc de invitare la procedura concurențială de ofertare se folosește un anunț privind existența unui sistem de calificare, în invitația de participare la procedura de ofertare sau la negociere, numărul maxim de loturi care pot fi atribuite unui ofertant.

(6) Entitatea contractantă are obligația de a indica în documentele achiziției criteriile și regulile obiective și nediscriminatorii care se vor aplica pentru stabilirea loturilor care vor fi atribuite aceluiași ofertant, în cazul în care în urma aplicării criteriului de atribuire și a factorilor de evaluare ar rezulta atribuirea către un ofertant a unui număr de loturi mai mare decât numărul maxim admis.

(7) În cazul în care aceluiași ofertant îi pot fi atribuite mai multe loturi, entitatea contractantă are dreptul de a decide atribuirea contractului/contractelor prin reunirea mai multor loturi sau a tuturor loturilor și atribuirea acestora aceluiași ofertant, dacă a precizat în anunțul de participare, în invitația pentru confirmarea interesului sau, atunci când ca mijloc de invitare la procedura concurențială de ofertare se folosește un anunț privind existența unui sistem de calificare, în invitația de participare la procedura de ofertare sau la negociere, faptul că își rezervă dreptul de a face acest lucru și a indicat loturile sau grupurile de loturi care pot fi reunite.

(8) În cazul în care aceluiași ofertant îi pot fi atribuite mai multe loturi, entitatea contractantă efectuează o evaluare comparativă a ofertelor, pentru a stabili dacă ofertele depuse de către un ofertant pentru o anumită combinație de loturi luate în ansamblu ar primi un punctaj superior prin aplicarea criteriului de atribuire și a factorilor de evaluare stabiliți în documentația de atribuire prin raportare la loturile respective față de punctajul total obținut de ofertele pentru loturile individuale în cauză luate separat.

(9) Entitatea contractantă efectuează evaluarea comparativă prevăzută la alin. (8) prin stabilirea în primul rând a punctajelor ofertelor pentru fiecare lot în parte prin aplicarea criteriului de atribuire și a factorilor de evaluare stabiliți în documentația de atribuire și, apoi, prin compararea punctajului total astfel obținut cu punctajul atribuit ofertelor depuse de către un ofertant pentru combinația de loturi respectivă, în ansamblu;

- art. 63 - „(1) Entitățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței. (2) În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia

sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici”;

Normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016 - art. 9 alin. (4):

(4) Prin intermediul strategiei de contractare se documentează deciziile din etapa de planificare/pregătire a unui achiziții în legătură cu:

a) relația dintre obiectul, constrângerile asociate și complexitatea contractului, pe de o parte, și resursele disponibile la nivel de entitate contractantă pentru derularea activităților din etapele procesului de achiziție sectorială, pe de altă parte;

b) procedura de atribuire aleasă, precum și modalitățile speciale de atribuire a contractului sectorial asociate, dacă este cazul;

c) tipul de contract propus și modalitatea de implementare a acestuia;

d) mecanismele de plată în cadrul contractului, alocarea riscurilor în cadrul acestuia, măsuri de gestionare a acestora, stabilirea penalităților pentru neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a obligațiilor contractuale;

e) justificările privind determinarea valorii estimate a contractului/acordului-cadru, precum și orice alte elemente legate de obținerea de beneficii pentru entitatea contractantă și/sau îndeplinirea obiectivelor comunicate la nivelul sectorului administrației publice în care activează entitatea contractantă;

f) justificările privind alegerea procedurii de atribuire în situațiile prevăzute la art. 82 alin. (3) - (6) din Lege și, după caz, decizia de a reduce termenele în condițiile legii, criteriile de calificare privind capacitatea și, după caz, criteriile de selecție, criteriul de atribuire și factorii de evaluare utilizați;

g) obiectivul din strategia locală/regională/națională de dezvoltare la a cărui realizare contribuie contractul/acordul- cadru respectiv, dacă este cazul;

h) orice alte elemente relevante pentru îndeplinirea necesităților entității contractante.”

Din dispozițiile legale mai sus citate, se constată că împărțirea pe loturi a contractelor de achiziție publică reprezintă un drept al entității contractante de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor de achiziție sectoriale.

Așadar, pentru procedura de față, entitatea contractantă a decis că nu se impune atribuirea pe loturi, motivat de specificul produselor care urmează a fi furnizate, respectiv interconectarea celor trei moduri principale de transport (sistemele de transport public de suprafață cu tramvaie, troleibuze și autobuze, sistemul de transport subteran cu metroul și linia de CF pentru transportul de călători realizat pe amplasamentul actual a căii ferate de centură a Municipiului București) în mod inteligent prin realizarea de stații multimodale, prelungirea liniilor RATB pentru interconectarea cu linia de centură, realizarea unui sistem

inteligent de informare călători și realizarea unui sistem inteligent de taxare.

Așa cum a fost mai sus reținut, legiuitorul a reglementat un drept al entității contractante de care poate uza și nu a instituit o obligație în sarcina acesteia cu privire la împărțirea pe loturi, împărțirea pe loturi a contractului de achiziție publică de furnizare în cauză este un drept/opțiune a/al entității contractante, critica contestatorilor urmând a fi respinsă.

Mai mult, este demn de remarcat faptul că legiuitorul în cadrul actelor normative care reglementează achizițiile sectoriale - Legea nr. 99/2016 și H.G. nr. 394/2016, spre deosebire de actele care reglementează achizițiile publice - Legea nr. 98/2016 și H.G. nr. 395/2016, **nu a mai prevăzut în mod expres obligațiile care cad în sarcina entității contractante, în situația în care aceasta nu recurge la atribuirea contractului pe loturi**, respectiv obligația de a justifica decizia de a nu atribui contractul pe loturi și obligația de a menționa în cadrul strategiei de contractare decizia de a nu utiliza împărțirea pe loturi.

(Legea nr. 98/2016 - art. 141 alin. (3) În situația în care entitatea contractantă nu recurge la atribuirea contractului pe loturi, aceasta are obligația de a justifica decizia de a nu atribui contractul pe loturi și Normele metodologice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 395/2016: - art. 9 alin. (3) lit. f) - „(3) Prin intermediul strategiei de contractare se documentează deciziile din etapa de planificare/pregătire a achiziției în legătură cu: f) justificările privind alegerea procedurii de atribuire în situațiile prevăzute la art. 69 alin. (2) - (5) din Lege și, după caz, decizia de a reduce termenele în condițiile legii, decizia de a nu utiliza împărțirea pe loturi, criteriile de calificare privind capacitatea și, după caz, criteriile de selecție, criteriul de atribuire și factorii de evaluare utilizați”).

Astfel, în cazul achizițiilor sectoriale legiuitorul a prevăzut **doar dreptul** entității contractante de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor sectoriale, spre deosebire de dispozițiile care reglementează achizițiile publice, unde a prevăzut în mod expres **și obligația de a justifica decizia de a nu atribui contractul pe loturi.**

Cu toate acestea, chiar dacă entitatea contractantă nu era obligată, Consiliul constată că aceasta a menționat în cadrul Strategiei de contractare înregistrată sub nr. DAP 631.1/29.06.2017, la capitolul 8 **“Alte elemente relevante pentru îndeplinirea necesității entității contractante: neîmpărțirea pe loturi”** argumentele care au stat la baza deciziei de a nu diviza contractul pe loturi. Argumentul decisiv care a stat deciziei de a nu diviza pe loturi a fost dificultatea din punct de vedere tehnic și costisitoare în raport de avantajele lotizării, respectiv:

“Realizarea pe loturi face executarea contractului dificilă din punct de vedere tehnic și costisitoare în raport de avantajele potențiale ale lotizării. Astfel:

➤ Costuri minime de întreținere și reparații pentru Municipality datorate caracterului unitar de operare, exploatare, întreținere și reparații, bazat pe modulizarea, interschimbabilitatea și adaptabilitatea componentelor autobuzelor.

➤ Școlarizarea și formarea profesională unitară a specialiștilor desemnați de achizitor pentru activitatea de întreținere și reparații a autobuzelor fabricate de același producător, iar cele din aceeași gamă fabricate sub aceeași marcă conduce la diminuarea costurilor pentru

Municipalitate și asigură stabilitate socială pentru persoanele școlarizate. În cazul împărțirii pe loturi această condiție ar fi implicat un număr de persoane multiplicat de trei ori pentru fiecare tip de autobuz iar o eventuală migrare a acestuia ar fi crescut riscul de blocare a activităților de operare, exploatare, întreținere și reparații, cu alocarea de resurse financiare suplimentare de către Municipalitate.

> Similar cu cele menționate mai sus, dotarea cu SDV-uri, echipamente și soft-uri specifice pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparații, diagnosticare și reglare este diminuată de trei ori în cazul fabricării autobuzelor de către același producător, iar cele din aceeași gamă fabricate sub aceeași marcă, comparativ cu situația fabricării autobuzelor de către trei furnizori diferiți.

> De asemenea, piesele de schimb, materialele de primă dotare, agregatele și unitățile electronice de comandă de primă dotare, reperatele consumabile și de mare uzură (filtre, plăcuțe frâna, curele de transmisie, becuri, tuburi fluorescente, siguranțe fuzibile etc.) precum și materialele consumabile (antigel, uleiuri, unsoare speciale, agent frigorific, apă distilată etc.) implică asigurarea de către achizitor a unor spații de depozitare, logistică și software diferite pentru gestionarea acestora care în cazul achiziționării autobuzelor de la trei producători diferiți ar trebui să fie diferențiate pentru fiecare tip de autobuz, cu costuri ridicate pentru Municipalitate.

> Tehnologia de proiectare și de fabricație unică (în cazul fabricării autobuzelor de același producător) cuprinde aceleași standarde, norme și presupune un grad mare de modularizare, interschimbabilitate, adaptabilitate, care are ca efect diminuarea costurilor de fabricație în comparație cu costurile crescute reflectate în prețul de vânzare în cazul fabricării autobuzelor de către trei producători diferiți.

> Creșterea operativității privind tratarea defectelor în termenul de garanție și reducerea timpilor de imobilizare la autobuzele achiziționate de la un singur producător, este un alt avantaj al Municipalității prin faptul că echipa specializată cuprinde un număr mai mare de oameni-autobuze fabricate de același producător, comparativ cu un număr diminuat de persoane raportat la fiecare tip de autobuz fabricat de producătorii diferiți.

> În situația în care sunt producătorii diferiți ar trebui organizate trei servicii-uri diferite, trei formațiuni tehnice diferite, trei pachete diferite de specializare a personalului. Piesele de schimb s-ar diversifica foarte mult, tehnologiile de întreținere și reparații ar fi foarte diferite fiind specifice fiecărui producător în parte și rezultatele privind fiabilitatea și disponibilitatea parcului vor fi afectate de această situație.

Totodată, consideram ca sunt respectate prevederile art.150, alin.(2) din Legea nr. 99/2016 cu privire la posibilitatea participării operatorilor economici din categoria IMM-urilor deoarece piața de autovehicule care cuprinde și categoria autobuzelor este o piață reglementată la nivel mondial”.

Astfel, contestatorii reclamă următoarele aspecte legate de neacceptarea divizării obiectului contractului de furnizare pe loturi:

- lotizarea reprezintă soluția corectă din punct de vedere juridic pentru a permite accesul neîngrădit al operatorilor economici;

- prin lipsa împărțirii pe loturi a obiectului contractului, entitatea contractantă restrânge concurența, dezavantajând operatorii economici care nu produc toate tipurile de autobuz solicitate în cadrul documentației de atribuire;

- prin opțiunea de a nu diviza contractul pe loturi, entitatea contractantă încalcă principiul discriminării și principiul tratamentului egal.

În cadrul punctului de vedere formulat, în replică la criticile aduse de contestatori, entitatea contractantă explică faptul că în redactarea documentației de atribuire, pe lângă alegerea celor mai bune performanțe și practici în domeniul transportului public, entitatea contractantă a avut în vedere respectarea cu strictețe a legislației și, de asemenea, a avut în vedere interesul public.

Astfel, procedura de atribuire aleasă, precum și modalitățile speciale de atribuire a contractului sectorial asociate, au avut în vedere următoarele:

"Procedura de atribuire aleasă, precum și modalitățile speciale de atribuire a contractului sectorial asociate:

- HCGMB nr. 394/21.12.2016 prin care Consiliul General al Municipiului București a aprobat achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 400 de autobuze urbane;

- art. 36, alin. (1), alin. (2), lit.d), alin. (6), lit.a), pct.14 și alin. (9) din Legea 215/2001 privind administrația publică locală, care precizează:

"(1) Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale.

(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuții:

d) atribuții privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni:

(6) în exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), Consiliul local:

a) asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind:

14. serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubritate, energie termică, iluminat public și transport public local, după caz;

(9) Consiliul local îndeplinește orice alte atribuții stabilite prin lege."

- Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local care precizează:

- La art.1, alin.(4), lit.e) " Serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii:

e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;"

- La art. 14, alin.(1) și alin(3) :"(1) Serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul de transport public local.

(3) Prin mijloace de transport destinate serviciului de transport public local de persoane se înțeleg:

a) autobuze - autovehicule destinate și echipate pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, așa cum sunt definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare; aA1) autobuze urbane;"

- La art. 17, alin.(1), lit.d), lit.e) și lit.k) :"(1) Consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București au următoarele atribuții:

d) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, în condițiile legii;

e) aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem de transport public local, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale, precum și a asociațiilor de dezvoltare comunitară;

k) finanțarea sau, după caz, contractarea ori garantarea, în condițiile legii, a împrumuturilor pentru realizarea programelor de investiții vizând dezvoltarea și eficientizarea serviciilor de transport, precum și înființarea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și extinderea sistemului de transport public local aparținând patrimoniului unităților administrativ-teritoriale;"

- La art. 21 "(5) Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru predarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.";

- La art. 41, alin.(5): "(5) Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor consiliilor locale, ale consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale, și a legislației în vigoare privind achizițiile publice."

- Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, care la art. 8 precizează:

"(1) Este considerată activitate relevantă în domeniul transporturilor punerea la dispoziție sau exploatarea rețelelor destinate furnizării de servicii publice în domeniul transportului pe calea ferată, cu sisteme automate, cu metroul, tramvaiul, troleibuzul, autobuzul sau pe cablu. (2) În sensul prevederilor alin. (1), se consideră că există o rețea pentru prestarea serviciilor de

transport, în cazul în care condițiile de operare, care pot viza rutele ce urmează a fi deservite, capacitatea de transport care urmează să fie asigurată sau frecvența serviciului, sunt prestabilite de o entitate competentă."

- Legea 98/2016 privind achizițiile publice, care la art. 26, alin.(1), lit.a) precizează: "(1) Prezenta lege nu se aplică:

a) contractelor de achiziție sectorială, acordurilor-cadru sectoriale și concursurilor de soluții sectoriale atribuite sau organizate de autorități contractante care au obligația de a aplica prevederile legii privind achizițiile sectoriale;"

Municipiul București va achiziționa 400 de autobuze urbane pentru transportul public aplicând prevederile Legii 99/2016, organizând o procedura de licitație deschisă online, în conformitate cu art.12 alin.(1) lit.a), coroborat cu art. 82 alin. (1) lit. a) și alin. (2) din Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale."

În replică la aspectele reclamate cu privire la nedivizarea obiectului contractului pe loturi, entitatea contractantă aduce Consiliului următoarele argumente:

- prin opțiunea nedivizării pe loturi, pe lângă avantajele materiale legate de obținerea unor costuri de exploatare mai reduse, a ușurinței în instruirea personalului de exploatare, în posibilitatea uniformizării /tipizării procedurilor operaționale de mentenanță, respectiv întreținere planificată, uniformizarea structurii listelor de piese de schimb, precum și alte avantaje evidente, entitatea contractantă concluzionează că a respectat prevederile legale și a obținut prin această alegere promovarea interesului public, prin realizarea transportului public de călători în municipiul București în condiții mai bune;

- în opinia entității contractante, achiziționarea a trei loturi diferite ar duce la creșterea costurilor de exploatare, ar îngreuna procesul de instruire al personalului de exploatare și, totodată, ar îngreuna activitatea de întreținere planificată și aprovizionarea cu piese de schimb și materiale de exploatare, fapt care nu este în interesul public, ducând la creșterea cheltuielilor din fonduri publice pentru transportul public de călători.

Așadar, entitatea contractantă a avut la baza considerente economice, tehnice și sociale, astfel Consiliul constată că, prin opțiunea aleasă de a nu diviza obiectul contractului pe loturi, entitatea contractantă și-a fundamentat cerințele din caietul de sarcini pentru a răspunde necesităților apărute în asigurarea serviciului de transport public la parametrii optimi.

Achizițoarea a subliniat că prioritar a fost interesul public unde așteptările și nevoile actuale și imediate de a dezvolta și moderniza oferta de transport în comun de decongestionare a traficului prin îmbunătățirea parcului auto sunt foarte mari, oportunitatea de a materializa acest deziderat într-un timp cât mai scurt reprezintă un obiectiv major al Municipiului București.

Astfel, în considerarea celor antementionate, se reține din lectura Strategiei de contractare, faptul că prin HCGMB nr. 394/21.12.2016 s-a aprobat achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 400 autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12 m, 50 de autobuze din gama de 10 m și 30 de autobuze din gama de 18 m) în cadrul unui program multianual pe o durată de 4 ani, începând cu anul 2017.

Transportul public de călători nu este asigurat și cu autobuze din gama de 10 m și nici cu autobuze din gama de 18 m. Acesta se realizează exclusiv cu autobuze, din gama de 12 m.

Prin Planul de Mobilitate aprobat prin HCGMB nr. 90/29.03.2017 s-a prevăzut dezvoltarea mobilitatii urbane durabile in perioada 2016 - 2030 pentru regiunea București - Ilfov si datele analizate in ceea ce privește evoluția cererii de transport care au stat la baza fundamentării propunerii de investitii.

În cadrul evaluării impactului actual asupra mobilității s-au luat în considerare mai multe criterii utile în determinarea caracteristicilor vehiculelor ce trebuie să facă parte din parcul de vehicule al operatorului de transport public. Acestea sunt: accesibilitatea, inclusiv facilitarea accesului pentru persoane cu dizabilități, siguranța și securitatea pasagerilor, impactul asupra mediului, eficiența economică și creșterea calității vieții pentru locuitorii Zonei Metropolitane:

Sistemul de transport public în Municipiul București și Zona Metropolitană trebuie să se bazeze pe integrarea celor trei moduri principale de transport:

- Sistemele de transport public de suprafață cu tramvaie, troleibuze și autobuze;
- Sistemul de transport subteran cu metrourl;
- Linia de CF pentru transportul de călători realizat pe amplasamentul actual al căii ferate de centură a Municipiului București.

Cele trei moduri principale de transport trebuie interconectate în mod inteligent prin realizarea de stații multimodale, prelungirea liniilor RATB pentru interconectarea cu linia de centură, realizarea unui sistem inteligent de informare călători și realizarea unui sistem inteligent de taxare.

Prin studiile efectuate în cadrul Planului de Mobilitate a rezultat necesitatea achiziției unor tipuri noi de autobuze care în prezent nu fac parte din parc. Astfel:

- introducerea în exploatare a unor autobuze de mare capacitate, din gama de lungime de 18 m, cu podea total coborâtă, motorizare Euro 6, care să funcționeze pe linii de Bus Rapid Tranzit (BRT), așa cum a fost stabilit prin Planul de Mobilitate pentru Regiunea București - Ilfov.

- introducerea de autobuze tip midi, din gama de 10 m lungime, pentru traseele de noapte, pentru curse speciale turistice, curse pentru marile centre comerciale și alte utilizări. Aceste autobuze midi cu podea total coborâtă dispun de toate facilitățile pentru un transport civilizat de călători.

Modernizarea parcului de vehicule de transport public va cuprinde măsuri de îmbunătățire a condițiilor de confort și informare a călătorilor astfel: informare vizuală și auditivă în tehnologie LED/LCD, supraveghere video, numărare călători, sistem infotainment de informare a călătorilor, iluminat salon în tehnologie LED, aer condiționat, coborârea podelei la nivelul peronului pentru facilitarea accesului, etc.

Se are în vedere că anterior pe rolul Consiliului s-a aflat dosarul nr. [REDACTAT] soluționat de Consiliu prin emiterea Deciziei nr. [REDACTAT] din data de 31.07.2017, prin care a fost respinsă ca nefondată contestația formulată de către [REDACTAT] pentru același obiect la procedura de achiziție sectorială privind „Achiziția a 400 de autobuze urbane”, respectiv solicitarea lotizării obiectului contractului, procedură fiind ulterior anulată în S.E.A.P. la data de 14.08.2017.

În cadrul deciziei emise, Consiliul a acționat în direcția abordată de entitatea contractantă, împărtășind aceeași opinie și a respins solicitarea vizând lotizarea obiectului contractului.

În aceeași direcție abordată de entitatea contractantă, vizavi de nedivizarea pe loturi, este și practica instanțelor de judecată, relevantă în speță fiind Decizia nr. 3815 din 13 iulie 2014 pronunțată de Curtea de Apel Ploiești, Secția a II-a Civilă, de Contencios Administrativ și Fiscal unde s-au reținut următoarele:

“Petenta [REDACTAT] a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, motivat de faptul că aceasta nu respectă dispozițiile legale în materia achizițiilor publice, solicitând obligarea entității contractante la divizarea pe loturi a contractului ce urmează a fi atribuit în urma licitației. Consiliul a respins contestația petentei, ca nefondată, iar împotriva acestei decizii petenta a formulat prezenta plângere.

Curtea reține că criticile petentei vizează, în esență, decizia entității contractante de a reuni în cadrul unui singur contract de achiziție cinci coduri CPV diferite, apreciate ca fiind corespondente ale unor activități economice distincte, modalitate față de care s-a susținut că încalcă principiile legislației în materia achizițiilor publice, respectiv principiul proporționalității, al tratamentului egal, al nediscriminării și al eficienței utilizării fondurilor, ca urmare a faptului că, nedivizând contractul pe loturi, deși serviciile solicitate pot fi prestate de mai mulți operatori economici în cadrul unor contracte diferite, entitatea contractantă a obstrucționat accesul la procedura de atribuire al operatorilor care nu pot sau nu doresc să intre într-o asocieră în vederea participării la procedură.

Curtea constată că petenta a susținut, mai întâi, că este lipsită de fundament juridic concluzia Consiliului în sensul că dispozițiile legale instituie un drept al entității contractante de a uza de împărțirea pe loturi a obiectului achiziției, iar nu o obligație, precum și că aceasta contravine vădit unei practici constante în materie a Consiliului însuși și a instanțelor de judecată. În acest sens, petenta a apreciat că obligația entității contractante de a proceda la divizarea pe loturi ori de a organiza proceduri de atribuire distincte în situații similare celei de față rezultă din coroborarea prevederilor art. 2 alin. (1) și (2), art. 17 și art. 28 alin. (3) din ordonanță, precum și art. 10 din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006.

Curtea nu poate reține aceste susțineri, ca urmare a faptului că dispozițiile învederate de către petentă nu susțin concluzia existenței unei obligații legale a entității contractante de a împărți pe loturi obiectul achiziției publice, concluzia Consiliului - în sensul existenței unei astfel de posibilități, iar nu a unei obligații - fiind legală și temeinică.

Astfel, Curtea constată că dispozițiile art. 28 alin. (3) din ordonanță se referă la achiziționarea de servicii similare, situație ce nu se regăsește însă în prezenta cauză, ca urmare a faptului că obiectul achiziției publice este format din servicii diferite, între care există totuși un grad de interdependență. În acest sens, Curtea apreciază că sunt corecte afirmațiile entității contractante referitoare la faptul că serviciile de furnizare a sistemului informatic destinat gestiunii informatice a Registrului Agricol, de consultanță pentru managementul proiectului și de instruire nu pot fi catalogate ca fiind „similare”, în sensul dispozițiilor legale precizate, obiectul acestora fiind esențialmente diferit, respectiv pachete software și sisteme informatice, servicii de dezvoltare software, servicii IT, consultanță, dezvoltare de software, internet și asistență mașini de procesare a datelor și servicii generale de consultanță în management. De altfel, chiar petenta, în plângere, a subliniat că serviciile ce urmează a fi achiziționate sunt complet independente unele de altele, împrejurare ce vine să confirme concluzia anterior expusă.

Cât privește dispozițiile art. 2 alin. (1) și (2) și art. 17, acestea vizează obligația generică a entității contractante de a respecta scopurile și principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică, ele nereferindu-se la obligația susținută de către petentă.

De asemenea, dispozițiile art. 10 alin. (1) din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006 prevăd că entitatea contractantă are dreptul de a recurge la atribuirea contractului pe loturi, cu respectarea prevederilor art. 23 din ordonanță și cu condiția de a preciza acest lucru în documentația de atribuire, fiind evident că dispozițiile precizate se referă la posibilitatea entității contractante de a scinda obiectul contractului pe loturi, iar nu la o astfel de obligație, așa cum petenta a învederat.

În realitate, Curtea consideră că nici dispozițiile ordonanței și nici cele ale Hotărârii Guvernului nr. 925/2006 nu instituie obligația entității contractante de a împărți pe loturi obiectul contractului. Absența unei astfel de obligații este corectă și logică, întrucât entitatea contractantă trebuie să evalueze fiecare procedură de achiziție publică în parte și să aleagă modalitatea de organizare a procedurii aplicabile și de întocmire a documentației de atribuire care să asigure cel mai bine atingerea scopului urmărit prin încheierea contractului și o utilizare cât mai eficientă a fondurilor publice.

De altfel, dispozițiile art. 23 din ordonanță reglementează situația inversă, prevăzând că „entitatea contractantă nu are dreptul de a diviza contractul de achiziție publică în mai multe contracte distincte de valoare mai mică și nici de a utiliza metode de calcul care să conducă la o subevaluare a valorii estimate a contractului de achiziție publică, cu scopul de a evita aplicarea prevederilor prezentei ordonanțe de urgență care instituie obligații ale entității contractante în raport cu anumite praguri valorice”.

Ca urmare, din interpretarea sistematică a tuturor dispozițiilor legale precizate, Curtea consideră că voința legiuitorului nu este în sensul indicat de petentă, întrucât operația de scindare a obiectului contractului apare doar ca o posibilitate a entității contractante, de care aceasta trebuie să uzeze în mod justificat, atunci când interesul public o impune și fără a o deturna de la scopul său, în sensul de a nu o utiliza exclusiv pentru a sustrage diverse achiziții de la aplicabilitatea dispozițiilor legale din materie (de exemplu, achiziții prin atribuire directă). Altfel spus, scindarea contractului este reglementată ca o situație de excepție, iar nu de regulă, așa cum petenta susține.

Examinând serviciile ce formează obiectul contractului, menționate anterior, Curtea consideră că este justificată decizia entității contractante de a le cuprinde într-un singur lot, ca urmare a interdependenței ce există între acestea, respectiv a avantajelor ce pot fi furnizate de modalitatea de stabilire unitară a obiectului contractului. Astfel, avantajele avute în vedere de aceasta constau într-o calitate superioară a modalității de implementare a proiectului, ca urmare a existenței unei echipe unitare, care să asigure atât implementarea, cât și managementul informatic, precum și a reducerii riscurilor de neconformitate, atât sub aspectul respectării calendarului activităților propuse, cât și sub cel al evitării neconformităților tehnice, care ar putea apărea în condițiile în care echipamentele hardware și software, precum și serviciile de instruire, implementare și management ar fi asigurate de operatori economici diferiți.

Curtea constată că, deși produsele și serviciile ce urmează a fi achiziționate se încadrează în coduri CPV diferite, totuși trebuie avute în vedere specificul și interdependența dintre ele, respectiv dintre serviciile hardware/software și cele de management și implementare a acestora, precum și avantajele scontate de entitatea contractantă, decurgând dintr-o furnizare unitară a lor.

Ca urmare, Curtea nu poate reține interpretarea petentei în sensul că prin modalitatea unitară de stabilire a obiectului contractului s-au încălcat principiile proporționalității, al tratamentului egal, al nediscriminării și al eficienței utilizării fondurilor publice, acestea fiind simple alegații teoretice nedovedite.

De altfel, Curtea consideră că petenta nu a administrat nicio probă prin care să dovedească în mod concret și fără echivoc faptul că o fragmentare a obiectului contractului în mai multe loturi ar fi asigurat o participare mai largă a ofertanților și, în final, o utilizare mai eficientă a fondurilor publice, neîndeplinindu-și astfel obligația procesuală reglementată de dispozițiile art. 10 alin. (1) teza a II-a C. proc. civ.

În ceea ce privește susținerea petentei vizând solicitarea Comisiei Europene, adresată autorităților naționale, de a nu limita numărul de loturi pentru a restrânge libera competiție dintre operatorii economici, Curtea reține că o asemenea împrejurare nu este de natură a infirma

considerentele expuse anterior, mai ales că petenta nu a făcut dovada că această solicitare a fost deja transpusă în legislația internă, printr-un act normativ care să facă inaplicabile dispozițiile din ordonanță analizate anterior.

Altfel spus, fragmentarea obiectului contractului, în vederea asigurării accesului sporit al ofertanților la procedură și libera competiție dintre aceștia, nu poate constitui singurul deziderat al procedurii de achiziție publică, entitatea contractantă fiind aceea care, așa cum s-a arătat anterior, stabilește în funcție de condițiile concrete toate detaliile procedurii de atribuire, în scopul realizării unei cât mai eficiente utilizări a fondurilor publice și a satisfacerii intereselor sale.

Cât privește directivele invocate de către petentă, se poate observa că unele dintre acestea nu sunt deloc aplicabile prezentei cauze, raportat la domeniul de reglementare (Directiva 2014/25/UE) ori la valoarea contractelor (Directiva 2014/23/UE, care se aplică în cazul concesiunilor a căror valoare este cel puțin egală cu 5.186.000 euro). Apoi, Curtea reține că, la pct. 78 din Directiva 2014/24/UE se face referire la faptul că „autoritățile contractante ar trebui să fie în special încurajate să împartă în loturi contractele mari”, însă se subliniază că „entitatea contractantă ar trebui să alăbe obligația de a lua în considerare oportunitatea împărțirii contractelor în loturi, păstrând în același timp libertatea de a decide în mod autonom pe baza oricărui motiv pe care îl consideră relevant”, considerente care confirmă opinia Consiliului, împărtășită de instanță, în sensul că, de lege lata, lotizarea obiectului contractului constituie o posibilitate a entității contractante, a cărei aplicabilitate trebuie apreciată de la caz la caz, iar nu o obligație.

Cât privește jurisprudența Consiliului și a instanțelor judecătorești invocată de petentă, Curtea consideră că aceasta nu poate constitui un motiv de nelegalitate ori netemeinicie a deciziei contestate, în condițiile în care, așa cum s-a subliniat anterior, posibilitatea lotizării obiectului contractului trebuie apreciată de la caz la caz, în funcție de particularitățile și scopul fiecărei proceduri de achiziție publică în parte.

Or, în condițiile în care entitatea contractantă și-a fundamentat soluția de stabilire a unui obiect unitar al contractului de achiziție publică pe baza interdependenței concrete dintre produsele și serviciile pe care intenționează să le achiziționeze, precum și pe avantajele conferite de modalitatea în care ele urmează a fi furnizate (de către o singură echipă), iar petenta nu a administrat probe prin care să facă dovada fie a nerealității acestor avantaje, fie a împrejurării că prin lotizarea obiectului contractului ele ar fi fost superioare, Curtea urmează să înlăture apărările petentei vizând acest aspect.

Aceeași concluzie este aplicabilă și susținerii petentei conform căreia obiectul contractului de achiziție publică este unul complex, eterogen și greu de atins, chiar imposibil pentru un singur operator economic. Curtea apreciază că, în lipsa unor dispoziții legale exprese și imperative, revine entității contractante rolul de a asigura un echilibru între interesele sale (și aici trebuie subliniat că regula este aceea a priorității interesului public, în dauna celui privat, al operatorilor economici), modalitatea de atingere a acestora - ceea ce presupune stabilirea obiectului contractului, a documentației și a întregii proceduri de atribuire - precum și respectarea legislației în materia achizițiilor publice. Or, în cauză, petenta nu a administrat probe din care să rezulte că acest echilibru nu a fost respectat, susținerile sale fiind simple aprecieri subiective.

Totodată, Curtea consideră că sunt perfect justificate susținerile Consiliului în sensul că, dacă un ofertant nu poate îndeplini singur obiectul contractului și condițiile din documentația de atribuire, el poate uza de facilitatea prevăzută de art. 44 alin. (1) din ordonanță, respectiv are dreptul de a se asocia cu unul sau mai mulți operatori, în vederea depunerii unei oferte comune, care să satisfacă toate condițiile impuse de entitatea contractantă și de legislația în materie

Cât privește situația învederată de petentă - a unui operator economic ce nu poate îndeplini tot obiectul contractului și care nu dorește să se asocieze - Curtea reamintește considerentele expuse anterior, referitoare la prioritatea interesului public în fața celui particular.

Pentru toate aceste considerente și în temeiul dispozițiilor legale anterior precizate, Curtea urmează să respingă plângerea, ca nefondată.”

Cu alte cuvinte, Curtea a considerat că dispozițiile legale aplicabile în materia achizițiilor publice (inclusiv cele precizate în legislația actuală) nu instituie obligația entității contractante de a împărți pe loturi obiectul contractului, întrucât entitatea contractantă trebuie să evalueze fiecare procedură de achiziție publică în parte și să aleagă modalitatea de organizare a procedurii aplicabile și de întocmire a documentației de

atribuire, care să asigure cel mai bine atingerea scopului urmărit prin încheierea contractului și o utilizare cât mai eficientă a fondurilor publice.

În raport de toate aspectele mai sus reținute, criticile formulate de

[REDACTAT], în referire la lotizare sunt neîntemeiate, Consiliul urmând să le respingă.

O altă critică formulată de

[REDACTAT] și de către [REDACTAT] vizează cerința din cadrul caietului de sarcini în referire la faptul că "toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi fabricate de același producător și sub aceeași marcă". (pct. I, fila 91 din decizie).

Aspectul reclamat este în strânsă legătură cu opțiunea nedivizării contractului pe loturi, și izvorăște din aceleași considerente de ordin tehnic, economic și social.

Așa cum a fost mai sus reținut, contractul de furnizare supus procedurii în cauză, presupune un grad sporit de complexitate. Astfel, dată fiind complexitatea contractului, importanța acestuia, durata contractuală și rezultate așteptate de la derularea proiectului, asigurarea posibilității depunerii unor oferte conforme, entitatea contractantă a depus toate diligențele necesare întocmirii unei documentații care să țină seama de toate aspectele pe care le implică contractul de furnizare, luând în considerare specificul acestuia, astfel încât să poată fi asigurată derularea proiectului.

Se are în vedere că în cadrul contractului de furnizare, se disting 4 elemente componente în cadrul a 2 categorii, respectiv componenta de livrare - un număr de 400 de autobuze, livrarea SDV-urilor și echipamentelor specifice, soft-urile de aplicație (cu licența nelimitată în timp), piesele de schimb și materialele de prima dotare, agregatele și unitățile electronice de comanda de prima dotare, reperatele consumabile și de mare uzura, materialele consumabile și de mare uzura prevăzute în anexele la contract și o componentă de servicii - prestarea activităților de service și de remediere a defecțiunilor în perioada de garanție, conform prevederilor caietelor de sarcini și prestarea serviciilor de instruire a personalului achizitorului.

Contestatorii reclamă faptul că prin impunerea condiției ca autobuzele să fie fabricate de același producător și sub aceeași marcă, operatorii economici nu mai pot face aplicarea dispozițiilor legale care permiteau asocierea în vedere depunerii unei oferte comune sau posibilitatea de a utiliza capacitatea unui terț susținător.

[REDACTAT] susține că de exemplu, societatea sa, în calitate de unic producător al autobuzului, înregistrat sub marca românească [REDACTAT] nu se poate asocia cu niciun alt

producător de autobuze pentru a oferta toate cele trei game de autobuze solicitate. În același sens, contestatorul menționează că nici [REDACTED] nu se poate asocia cu societatea sa și nici cu o altă marcă de autobuz.

Este adevărat faptul că nu este o soluție la îndemâna oricărui operator economic, asocierea cu alți operatori economici, având în vedere că se solicită îndeplinirea condiției ca autobuzele să fie fabricate de același producător și sub aceeași marcă.

Însă, piața de autovehicule care cuprinde și categoria autobuzelor este o piață reglementată la nivel mondial, și sunt o serie de produse fabricate de producător sub aceeași marcă. În acest sens, se are în vedere definiția termenului marcă comercială ca fiind *o metodă de însemnare a unor produse, prin care se poate identifica firma producătoare renumită, care caută să asigure o calitate superioară produselor pentru a-și păstra reputația.*

În soluționarea cerinței reclamante, Consiliul trebuie să stabilească pretinsa nelegalitatea a cerinței criticată, prin raportare la datele speței, respectiv la specificul contractului de furnizare, cu luarea în considerare a tuturor aspectelor pe care le implică implementarea acestuia, astfel cum a fost menționată de achizitoare în cadrul Strategiei de contractare. Astfel, un rol important în stabilirea legalității/nelegalității cerinței reclamante îl are specificul contractului supus procedurii de atribuire, în contextul în care investiția este de o importanță deosebită. Complexitatea contractului în cauză rezidă din componentele acestuia, astfel cum au fost mai sus amintite, respectiv o componentă de livrare/furnizare și o componentă de prestări servicii.

Astfel, cerința izvorăște din preocuparea achizitoarei de a realiza modernizarea parcului de vehicule de transport public, care va consta în eficientizarea operațiunilor de ordin logistic aferente derulării contractului de achiziție și a perioadei de garanție și post-garanție. Modernizarea parcului de vehicule de transport public va cuprinde măsuri de îmbunătățire a condițiilor de confort și informare a călătorilor astfel: informarea vizuală și auditivă în tehnologie LED/LCD, supraveghere video, numărare călători, sistem infotainment de informare a călătorilor, iluminat salon în tehnologie LED, aer condiționat, coborârea podelei la nivelul peronului pentru facilitarea accesului, etc.

În stabilirea cerinței ca toate cele 400 de autobuze urbane care vor fi oferite trebuie să îndeplinească obligatoriu condiția de a fi *fabricate de același producător și sub aceeași marcă*, entitatea contractantă a argumentat că asigurarea contractului în cauză, a cărei importanță și complexitate a fost mai sus reținută, prin ofertarea produselor furnizate de diferiți producători reprezintă, în fapt, multiplicarea acestor activități cu un factor care ține de numărul și diversitatea componentelor utilizate la manufacturarea echipamentului.

Astfel, pentru aceeași activitate, funcție de numărul furnizorilor de subansamble, numărul personalului entității contractante necesar

desfășurării acestor activități diferă, aspect regăsit în costul real și operațional al achiziției echipamentelor solicitate.

Furnizarea unor autobuze pentru care subansamblele sunt produse sau asumate/fabricate de același producător și sub aceeași marcă, obligă la respectarea condițiilor privind asigurarea pieselor de schimb și compatibilitatea, pe toată durata de viață a respectivei game de produse conform legislației în vigoare, ceea ce simplifică mult lucrurile din perspectiva achizitorului și mai ales din perspectiva privind costurile operaționale incidente acestei achiziții.

În stabilirea acestei finalități, se are în vedere că achiziția a avut în vedere, pe lângă costuri minime de întreținere și reparații pentru municipalitate datorate caracterului unitar de operare, exploatare, întreținere și reparații, bazat pe modulizarea, interschimbabilitatea și adaptabilitatea componentelor autobuzelor și aspectele care decurg din tehnologia de proiectare și de fabricație unică (în cazul fabricării autobuzelor de același producător) cuprinde aceleași standarde, norme și presupune un grad mare de modulizare, interschimbabilitate, adaptabilitate, care are ca efect diminuarea costurilor de fabricație în comparație cu costurile crescute reflectate în prețul de vânzare în cazul fabricării autobuzelor de către trei producători diferiți.

În mod similar, entitatea contractantă a avut în vedere și aspecte legate de dotarea cu SDV-uri, echipamente și soft-uri specifice pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparații, diagnosticare și reglare este diminuată de trei ori în cazul fabricării autobuzelor de către același producător, iar cele din aceeași gamă fabricate sub aceeași marcă, comparativ cu situația fabricării autobuzelor de către trei furnizori diferiți.

Alte argumente care au stat la baza stabilirii cerinței cu privire la ofertarea unor produse fabricate de același producător și sub aceeași marcă au vizat aspecte legate de școlarizarea și formarea profesională unitară a specialiștilor desemnați de achizitor pentru activitatea de întreținere și reparații a autobuzelor fabricate de același producător, iar cele din aceeași gamă fabricate sub aceeași marcă conduce la diminuarea costurilor pentru municipalitate și asigură stabilitate socială pentru persoanele școlarizate.

De asemenea, piesele de schimb, materialele de primă dotare, agregatele și unitățile electronice de comandă de primă dotare, reperatele consumabile și de mare uzură (filtre, plăcuțe frâna, curele de transmisie, becuri, tuburi fluorescente, siguranțe fuzibile etc.) precum și materialele consumabile (antigel, uleiuri, unsori speciale, agent frigorific, apă distilată etc.) implică asigurarea de către achizitor a unor spații de depozitare, logistică și software diferite pentru gestionarea acestora care în cazul achiziționării autobuzelor de la trei producători diferiți ar trebui să fie diferențiate pentru fiecare tip de autobuz, cu costuri ridicate pentru Municipalitate.

Nu în ultimul rând, având în vedere componenta de asigurare a activităților de service și de remediere a defecțiunilor în perioada de

garanție, achiziția menționează că în situația în care sunt producători diferiți ar trebui organizate trei servicii diferite, trei formațiuni tehnice diferite, trei pachete diferite de specializare a personalului. Piese de schimb s-ar diversifica foarte mult, tehnologiile de întreținere și reparații ar fi foarte diferite fiind specifice fiecărui producător în parte și rezultatele privind fiabilitatea și disponibilitatea parcului vor fi afectate de această situație.

Astfel, în raport de cele mai sus evocate, Consiliul apreciază condiția potrivit căreia *autobuzele să fie fabricate de același producător și sub aceeași marcă*, ca fiind în strânsă legătură cu necesitățile achiziției, fiind singura în măsură să decidă asupra acestora și asupra modalității de satisfacere a lor, de natură să producă avantaje materiale legate de obținerea unor costuri de exploatare mai reduse, ușurință în instruirea personalului de exploatare, în posibilitatea uniformizării /tipizării procedurilor operaționale de mentenanță, respectiv întreținere planificată, uniformizarea structurii listelor de piese de schimb. Prin această alegere a fost promovat interesul public, prin realizarea transportului public de călători în municipiul București în condiții mai bune.

Sunt judicioase argumentele aduse de achiziție, potrivit cărora achiziționarea unor produse diferite din punct de vedere al producătorului și al mărcii ar duce la creșterea costurilor de fabricație și exploatare, ar îngreuna procesul de instruire al personalului de exploatare și, totodată, ar îngreuna activitatea de întreținere planificată și aprovizionarea cu piese de schimb și materiale de exploatare (*având în vedere că se dorește pentru municipalitate un caracter unitar de operare, exploatare, întreținere și reparații, bazat pe modulizarea, interschimbabilitatea și adaptabilitatea componentelor autobuzelor și o tehnologie de proiectare și de fabricație unică - în cazul fabricării autobuzelor de același producător*) fapt care nu este în interesul public, ducând la creșterea cheltuielilor din fonduri publice pentru transportul public de călători (costurile crescute fiind reflectate în prețul de vânzare în cazul fabricării autobuzelor de către trei producători diferiți).

Așa cum a fost mai sus reținut, achiziția a subliniat că prioritar a fost *interesul public* unde așteptările și nevoile actuale și imediate de dezvoltare și modernizare a ofertei de transport în comun de decongestionare a traficului prin îmbunătățirea parcului auto sunt foarte mari, oportunitatea de a materializa acest deziderat într-un timp cât mai scurt reprezintă un obiectiv major al Municipiului București.

Într-un mod general, scopul contractelor, actelor administrative este de a asigura funcționarea serviciilor publice și de a da astfel satisfacție intereselor generale.

Prerogativele de drept public la îndemana administrației constau în fapt ca administrația încheie contractul pentru realizarea unor sarcini ale interesului public, ceea ce o pune în situație privilegiată. Voința administrației ca parte contractantă este subordonată realizării interesului general.

Contractelor administrative, comparativ cu cele de drept privat li se aplica reguli mai tehnice, administrația are limite de acțiune, are o competență legată, fiind ținută de dispozițiile legale și de satisfacerea interesului general, iar particularul este ținut de clauzele exorbitante derogatoriu propuse și impuse de administrație.

În considerarea celor antemenționate este demnă de reținut în soluționare Decizia nr. [REDACTAT] pronunțată de Curtea de Apel București, Secția a VIII-a contencios, Administrativ și Fiscal care acționează în direcția abordată de entitatea contractantă, respectiv:

„Examinând caietul de sarcini, Curtea observă că entitatea contractantă nu solicită produse de o anumită origine sau marcă, ci precizează ca toate produsele să aibă același producător. Altfel spus, petenta, ca de altfel oricare participant la procedură, este liberă să ofere produse de orice marcă sau provenind de la orice producător, cu condiția ca produsele în cauză să nu provină de la producători diferiți. O atare condiție nu poate fi privită ca excesivă și nici nu contravine textului invocat de petentă, deoarece este astfel formulată încât nu sugerează un anumit producător ori o anumită marcă de fabrică sau de comerț.

Totodată, având în vedere specificul produselor ce fac obiectul achiziției publice, Curtea apreciază ca justificată cerința entității ca produsele să aibă același producător, întrucât aceasta este interesată să asigure funcționarea perfectă și neîntreruptă a echipamentelor. Prin urmare, câtă vreme cerința criticată nu contravine prevederilor art. ..., nu poate fi apreciată ca restrictivă, contrar susținerilor petentei.

Având în vedere cele expuse mai sus, Curtea constată că decizia contestată este legală și temeinică, motiv pentru care va respinge plângerea ca nefondată.”

Luând în considerare aspectele mai sus reținute, Consiliul urmează să respingă critica formulată de [REDACTAT]

[REDACTAT] și de către [REDACTAT] cu privire la cerința prin care s-a solicitat ca *autobuzele să fie fabricate de același producător și sub aceeași marcă.*

În continuare, Consiliul va analiza temeinicia criticilor formulate de contestatori, vizavi de specificațiile tehnice din cadrul caietului de sarcini. În cele ce urmează, Consiliul nu va analiza contestațiile în ordinea în care au fost înregistrate pe rolul său, ci în raport de legătura lor logică vizavi de aspecte criticate, cu luarea în considerare a criticilor comune, în vederea pronunțării unei soluții unitare.

Referitor la criticile formulate de [REDACTAT]

[REDACTAT] cu privire la *dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze* (vezi pct. II fila 91 din decizie) Consiliul constată temeinicia în parte a acestora din considerentele prezentate în continuare.

Se are în vedere că în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - *Dimensiuni generale constructive ale autobuzului* entitatea achizitoare a stabilit dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Pentru autobuzele din gama 10 m, lungimea totală admisă este de minim 9400 mm și maxim 10.700 mm, pentru autobuzele din gama 12 m, lungimea totală admisă este de 12.000 mm ± 350 mm, iar pentru

autobuzele din gama 18 m, lungimea totală admisă este de 18.000 mm ± 400 mm.

De asemenea din cerințele documentației de atribuire rezultă că nevoia entității contractante vizează achiziționarea unor autobuze care să aibă capacitatea de transport a minimum 96 de călători, pentru autobuzele din gama de 12 m, minimum 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m și minimum 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m (Secțiunea 6.5.1 - Capacitate transport călători din Caietul de sarcini)

reciama faptului ca autobuzele urbane produse de către [redacted] acoperă toate cele trei game solicitate, cu precizarea că, în ceea ce privește lungimea maximă admisă a autobuzelor din gama de 10 m, autobuzele [redacted] au o lungime de 10.78 m, spre deosebire de lungimea totală admisă prevăzută în Caietul de Sarcini, respectiv de 10.7 m.

În mod similar, autobuzele [redacted] au o lungime de 18.75 m, spre deosebire de lungimea totală admisă, astfel cum este prevăzută de caietul de sarcini, de 18,40 m.

Așadar, principalul motiv care împiedică asocierea să participe la procedura de achiziție decurge din faptul că autobuzele [redacted] din gama 10 m depășesc cu 8 cm lungimea maximă admisă pentru acest tip de autobuze și cu 35 cm lungimea maximă admisă pentru autobuzele din gama 18 m.

Argumentul adus de asocierea contestatoare este faptul că deși îndeplinește cerința producerii unor autobuze care să permită transportul numărului de călători solicitat prin caietul de sarcini, venind astfel în întâmpinarea nevoilor entității contractante, lungimile maxime admise conduc la eliminarea din competiție a unui operator economic care produce autobuze cu o lungime de 10,78 m cu aceleași caracteristici ca cele de 10,7 m (și în mod similar în cazul autobuzelor din gama de 18 m, unde diferența dintre lungimea autobuzelor prevăzute de [redacted] și cea din caietul de sarcini este de 35 cm), soliciând astfel obligarea entității contractante la extinderea până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze.

Raționamentul conturat de entitatea contractantă potrivit căruia cerințele privind dimensiunile sunt în stricta concordanta cu cerințele de exploatare în rețeaua de transport public urban și a fost fundamentată corect neputând fi modificate lungimile maxime, deoarece ar aduce prejudicii materiale și funcționale entității contractante nu este judicios în cauză și nu va fi reținut de Consiliu în soluționare din următoarele considerente:

- achizitoarea precizează ca cerința privind caracteristica dimensională a autobuzelor are o importanță foarte mare în ceea ce privește transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a mentenanței și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea în circulație (proces tehnologic de spălare, curățare, de alimentare cu

carburant, procese tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni);

- justificarea alegerii toleranțelor stabilite de entitatea contractanta se bazează pe sistemul de exploatare existent în unitățile de exploatare desemnate de achizitor în special pentru autobuzele din gama de 12 și 18 m. Pentru autobuzele din gama de 10 m toleranța a fost stabilită pentru condițiile actuale existente în rețeaua de transport specifică și facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor). Având în vedere doleanțele locuitorilor Municipiului București, pentru înființarea de noi trasee, prelungirea traseelor existente în anumite cartiere rezidențiale (de exemplu Brancusi, Bucureștii Noi, Rahova, etc, în care străzile sunt înguste și nu permit utilizarea autobuzelor de 12 m) pentru a face față acestor solicitări, entitatea contractanta a stabilit achiziționarea autobuzelor din gama de 10 m lungime. În cazul depășirii lungimii stabilite pentru autobuzele din gama de 10 m, se anulează avantajul unui astfel de autobuz, care nu va mai putea fi utilizat în scopul în care a fost fundamentată necesitatea entității contractante;

- în mod similar, în cazul autobuzelor cu dimensiuni de 18 m achizitoare explică că limita superioară maximă admisă așa cum a fost stabilită prin caietul de sarcini este foarte importantă deoarece prin poziționarea în cadrul autobazelor a echipamentelor și elementelor de arhitectură și utilități (de exemplu amplasarea de stâlpi de iluminat în curtea autobazelor, realizarea de trasee tehnologice între stația de alimentare cu carburant, stația de spălare și halele de revizie precum și poziționarea aleilor în zona de parcare, impun restrângerea dimensiunilor maxime pentru a nu afecta aceste instalații fixe și pentru a nu deteriora autobuzele prin lovirii accidentale de obiectele fixe ale infrastructurii autobazelor);

- orice majorare a lungimii stabilite pentru gama autobuzelor de 10 m, 12 m și 18 m față de toleranța stabilită conduce la neîndeplinirea cerințelor de transport. Orice alte dimensiuni care exced toleranțele stabilite prin caietul de sarcini, ar putea duce la cheltuieli de investiții, respectiv lucrări de construcții, montaj pentru amenajări la halele de revizie, elevatoarele de ridicare, stațiile ITP, stațiile de alimentare cu carburant, stațiile de spălare, etc. Achizitorul nu a prevăzut costuri pentru lucrări de construcții, montaj, pentru adaptarea instalațiilor de mentenanță și exploatare existente la dimensiuni diferite față de cele din caietul de sarcini;

- Consiliul constată din economia celor evocate că nu poate fi negat considerentul pentru care achizițarea a ales toleranțe vizavi de lungimile autobuzelor. Ceea ce este de reproșat, este faptul că nicidecum nu se regăsește justificarea din punct de vedere tehnic al alegerii acestor toleranțe. A încercat achizițarea să justifice alegerea acestor toleranțe aducând argumente precum că, străzile sunt înguste și nu permit utilizarea autobuzelor de 12 m, astfel pentru a face față acestor solicitări, entitatea contractanta a stabilit achiziționarea autobuzelor din gama de 10 m

lungime, iar în cazul depășirii lungimii stabilite pentru autobuzele din gama de 10 m, acestea nu se mai încadrează în condițiile actuale existente în rețeaua de transport specifică și facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor). Însă, sunt pe deplin justificate argumentele aduse de asocierea [REDACTED]

[REDACTED] potrivit cărora nu există justificări tehnice de natură să împiedice achiziția unor autobuze, spre exemplu, cu lungimea de 10,78 m, respectiv de 18,75 m;

- explicațiile produse de entitatea contractantă în punctul de vedere formulat nu sunt în măsură să reflecte imposibilitatea acceptării spre exemplu a unei toleranțe care să conducă la o lungime a autobuzelor de 10,78 m, față de pragul stabilit de entitatea contractantă de 10,70;

- practica statornică a Consiliului este în sensul că necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse care să reflecte o anumită performanță, precum și nivelurile specificațiilor tehnice minime/maxime fixate pentru aceasta, sunt stabilite de fiecare entitate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul entității contractante [art. 2 alin. (3) lit. b), alin. (5) lit. a) din H.G. nr. 394/2006];

- astfel, Consiliul va reține, în soluționare că entitatea contractantă are dreptul de a stabili specificațiile tehnice cu respectarea dispozițiilor art. 3, alin. (1) lit. rr) din Legea nr. 98/2016 potrivit cărora „*Specificațiile tehnice - cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, într-o manieră corespunzătoare îndeplinirii necesității entității contractante*”;

- de asemenea vor fi reținute ca relevante în soluționare și prevederile din H.G. nr. 394/2016, respectiv: art. 2 alin. (3): *În aplicarea prezentelor norme metodologice, entitatea contractantă, prin compartimentul intern specializat în domeniul achizițiilor sectoriale, are următoarele atribuții principale:*

a) *întreprinde demersurile necesare pentru înregistrarea/reînnoirea/recuperarea înregistrării entității contractante în SEAP sau recuperarea certificatului digital, dacă este cazul;*

b) *elaborează și, după caz, actualizează, pe baza necesităților transmise de celelalte compartimente ale entității contractante, strategia de contractare și programul anual al achizițiilor sectoriale;*

(...)

(4) *Celelalte compartimente ale entității contractante au obligația de a sprijini activitatea compartimentului intern specializat în domeniul achizițiilor sectoriale, în funcție de specificul și complexitatea obiectului achiziției.*

(5) *În sensul alin. (4), sprijinirea activității compartimentului intern specializat în domeniul achizițiilor publice se realizează, fără a se limita la acestea, după cum urmează:*

a) transmiterea referatelor de necesitate care cuprind necesitățile de produse, servicii și lucrări, valoarea estimată a acestora, precum și informațiile de care dispun, potrivit competențelor, necesare pentru elaborarea strategiei de contractare a respectivelor contracte/acorduri-cadru;

b) transmiterea, dacă este cazul, a specificațiilor tehnice așa cum sunt acestea prevăzute la art. 155 din Lege;

(...)"

art. 13 alin. (3): " (3) Entitatea contractantă are obligația, atunci când stabilește programul anual al achizițiilor sectoriale, de a ține cont de:

a) necesitățile obiective de produse, servicii și lucrări;

b) gradul de prioritate a necesităților prevăzute la lit. a);

(...)"

art. 22 alin. (10): " Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care 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 entității contractante";

- cenzurarea sau modificarea performanțelor ori caracteristicilor tehnice impuse de entitate pot face obiectul contestării de către operatorii economici interesați în situația încălcării de către entitate a ipotezei art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016 - specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici (text invocat de contestator) - și cea a art. 166 alin. (2) din Legea nr. 99/2016 - se interzice definirea în caietul de sarcini a unor specificații tehnice care indică o anumită origine, sursă, producție, un procedeu special, o marcă de fabrică sau de comerț, un brevet de invenție, o licență de fabricație, care au ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau a anumitor produse;

- în cauză, din afirmațiile entității contractante reiese că unicul considerent pentru care a stabilit toleranța mai sus amintită se bazează pe sistemul de exploatare existent în unitățile de exploatare desemnate de achizitor, în special pentru autobuzele din gama de 12 și 18 m. Pentru autobuzele din gama de 10 m toleranța a fost stabilită pentru condițiile actuale existente în rețeaua de transport specifică și facilitățile de mentenanță (autobaze desemnate de achizitor). A mai menționat entitatea contractantă că orice majorare a lungimii stabilite pentru gama autobuzelor de 10 m, 12 m și 18 m față de toleranța stabilită conduce la neîndeplinirea cerințelor de transport, respectiv că ar putea duce la cheltuieli de investit, respectiv lucrări de construcții, montaj pentru amenajări la halele de revizie, elevatoarele de ridicare, stațiile ITP, stațiile de alimentare cu carburant, stațiile de spălare, etc. iar achizitorul nu a prevăzut costuri pentru lucrări de construcții, montaj, pentru adaptarea instalațiilor de mentenanță și exploatare existente la dimensiuni diferite

fata de cele din caietul de sarcini. Acest motiv, deși este unul veridic, nu este suficient pentru a justifica afectarea dispozițiilor de principiu de la art. 2 din ordonanță, privind promovarea concurenței, și a celor de la art. 165 alin. (6) din același act normativ.

Deși raționamentul entității contractante din punctul său de vedere este unul pertinent, fiind legat de transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a mentenantei și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea în circulație (processe tehnologice de spalare, curatare, de alimentare cu carburant, processe tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni), nu se poate deduce rațiunea alegerii toleranțelor, astfel stabilite. De bună seamă, dacă achizițoarea ar fi fundamentat toleranțele alese prin interdicția credibilă și argumentată a neacceptării unei lungimi inferioare/superioare, atunci alta urma a fi fost abordarea Consiliului. Organul administrativ-jurisdicțional nu poate să încerce să construiască el însuși, în locul achizițoarei, argumente și mijloace de probă pentru a demonstra că un autobuz care ar avea o lungime mai mare decât lungimea maximă admisă, nu satisface necesitatea acesteia, fiind absolut necesar acceptarea doar a pragului superior de 10.70 m.

Așadar, în contextul în care respectivele toleranțe au fost stabilite întrucât sunt *legate de transportul urban de pasageri și posibilitatea de realizare a mentenantei și a proceselor tehnologice de pregătire pentru ieșirea în circulație (processe tehnologice de spalare, curatare, de alimentare cu carburant, processe tehnologice de verificare a instalației și echipamentelor de siguranța circulației, de remediere a unor deficiențe/defecțiuni)*, Consiliul nu le va putea valida, în raport cu prevederile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016, potrivit căroră „*Specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici*”. Fără a exista o justificare rezonabilă și acceptabilă a excluderii de la licitație a produselor care îndeplinesc specificațiile tehnice dorite de entitate, *dar depășesc limita inferioară/superioară acceptată a lungimii autobuzelor*, prin specificația tehnică atacată entitatea ajunge să restrângă nivelul de concurență.

Luând în considerare ansamblul considerentelor evocate s-a constatat că, sub motivul necesității ca *cerințele privind dimensiunile să fie în concordanță cu cerințele de exploatare în rețeaua de transport public urban*, a fost introdusă cerința vizavi de lungimea totală admisă, a căror valori au fost strict determinate fără a putea fi prezentată vreo explicație cu privire la modul în care au fost stabilite, atât de ordin tehnic cât și funcțional, sau cum ar fi afectată această performanță dacă aceste valori ar fi diferite de cele stabilite.

Drept urmare, Consiliul reține caracterul restrictiv al cerinței în discuție vizavi de nejustificarea din punct de vedere tehnic al acesteia, considerând necesar obligarea entității contractante la justificarea

dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Însă solicitarea societăților contestatoare în referire la *extinderea până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze* va fi respinsă de Consiliu, deoarece nu se pot accepta modificări doar pentru ca produsele, pe care aceștia intenționează să le ofere, să fie conforme din acest punct de vedere, astfel că o modificare în sensul dorit de aceștia ar profita doar autobuzelor fabricate de [REDACTED] nu și entității contractante, respectiv și a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire.

Astfel, entitatea este liberă să introducă în caietul de sarcini cerințe adecvate scopului ei, în sensul indicării unei plaje a toleranțelor admise, cu consecința identificării raționale a alegerii acesteia, în conformitate cu dispozițiile art. 22 alin. (10) din H.G. nr. 394/2016: "Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității entității contractante".

Prin această cerință (lungimea totală admisă) lipsită de o justificare de natură tehnică sunt încălcate principiile care guvernează achizițiile publice, în special principiul proporționalității, precum și dispozițiile obligatorii ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, respectiv art. 165 alin. (6) care prevede că "Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici". Prin urmare, documentația de atribuire nu trebuie sub nicio formă să conțină cerințe care ar introduce obstacole nejustificate în calea operatorilor economici, cum este acela cu care se confruntă societățile contestatoare.

Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la justificarea din punct de vedere tehnic și funcțional al toleranțelor stabilite/dimensiunilor maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul fondat al criticilor contestatorilor, [REDACTED]

[REDACTED] aduse specificațiilor tehnice sub aspectul nejustificării din punct de vedere tehnic al cerinței reclamate, nu însă și sub aspectul *extinderii până la 10,78 m, respectiv 18,75 m a lungimii maxime admise pentru anumite categorii de autobuze*.

Referitor la critica formulată de asocieria [REDACTED]

[REDACTED] vizavi de cerința prevăzută în Secțiunea 6.3.1, B din caietul de Sarcini, referitoare la deschiderea liberă a ușilor pentru călători (vezi pct. III, fila 91 din decizie),

Consiliul constată netemeinicia acesteia din considerentele prezentate în continuare.

Se are în vedere că toate cele trei societăți contestatoare aduc în discuție autobuzele fabricate de [REDACTED]

Astfel în caietul de sarcini, Secțiunea 6.3.1., punctul B, este prevăzută cerința ca *deschiderea liberă a ușilor pentru călători să fie minimum 1200 mm.*

Contestatorii menționează că deschiderea ușilor autobuzelor fabricate [REDACTED] este de 1200 mm, respectând cerința din caietul de sarcini, însă pe interiorul ușilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța aceste bare este de 1100 mm.

Astfel aceștia solicită modificarea cerinței în sensul că deschiderea liberă a ușilor să fie de minimum 1200 mm (exclusiv barele/mânerile de acces), iar ulterior montării mânerelor/barelor de acces, de minimum 1100 mm (între barele de acces).

Contestatorii reclamă neconcidența răspunsului oferit de achizitoare, cu ocazia solicitării de clarificare ("*Entitatea contractantă a ținut cont la elaborarea Caietului de sarcini de posibilitatea îmbarcării/debarcării călătorilor în stații în timp cât mai scurt și fără a întâmpina obstacole*"), prin prisma faptului că achizitoarea nu a explicat dacă distanța de 1200 mm va fi măsurată ca distanța dintre deschiderea ușilor, în care va fi inclusă și distanța dintre barele de acces, sau va fi luată în calcul doar distanța dintre bare.

În sprijinul celor mai sus amintite, contestatorii mai menționează că barele de sprijin atașate pe interiorul ușilor de acces nu pot fi considerate obstacole, câtă vreme rolul acestora este tocmai de a asigura îmbarcarea/debarcarea călătorilor, venind în sprijinul acestora. De altfel, toate autobuzele aflate în prezent în parcul auto al Municipiului București sunt prevăzute cu asemenea bare de sprijin, astfel că în mod evident ele nu vor fi considerate ca reprezentând obstacole, făcând parte din dotările esențiale ale autobuzelor.

În replică la cele reclamate, achizitoarea argumentează impunerea cerinței - *deschiderea liberă a ușilor pentru călători să fie minimum 1200 mm*, în baza următoarelor considerente:

- în sistemul de transport public urban în special la ora de aglomerație este esențială existența unei dimensiuni cât mai mari pentru spațiul liber rezultat în urma deschiderii ușilor în stații, în acest fel pasagerii urcă și/sau coboară în timp mai scurt fără să se creeze aglomerație și orice strangulare a zonei libere în dreptul ușilor deschise creează obstacole nepermise pentru fluxul de urcare și/sau coborâre a călătorilor;

- în caietul de sarcini "*Deschiderea liberă a ușilor pentru călători minim 1200 mm*" a fost introdusă această cerință, știind că pe piața există producători de autobuze ce au deschiderea liberă a ușilor mai mare respectiv cca. 1300 mm;

- reducerea deschiderii libere va conduce la îngreunarea urcării și coborârii calatorilor în stații, cu implicații în creșterea timpilor de staționare, respectiv mărirea intervalului de succedare între vehicule și a timpilor de așteptare în stații, perturbarea traficului rutier în stațiile neprevăzute cu alveole de oprire, reducerea atractivității transportului public și creșterea costurilor de exploatare prin necesitatea suplimentării numărului de vehicule pe linii;

- entitatea contractantă nu poate accepta existența unor obstacole care să micșoreze zona liberă de 1200 mm. În acest sens argumentăm prin faptul că din lista de potențiali ofertanți nu au fost formulate observații referitoare la această cerință, existând astfel numeroși operatori economici care îndeplinesc această cerință pentru zona liberă. Rezultă că această cerință nu îngreună concurența liberă, fiind foarte importantă pentru fluidizarea transportului public.

În raport de cele mai sus evocate, Consiliul constată că la baza alegerii specificației tehnice amintite au stat argumente funcționale, tehnice, precum și cele rezultate din studiul de piață (consultarea pieței).

De altfel, chiar

menționează că autobuzele fabricate de respectă această cerință, respectiv deschiderea ușilor este de 1200 mm, respectând cerința din caietul de sarcini, însă pe interiorul ușilor sunt montate bare pentru sprijinul pasagerilor la urcare și la coborâre, iar distanța acestor bare este de 1100 mm. Ori, solicitarea de modificare a cerinței criticate, nu poate fi susținută ca fiind legală, din punct de vedere al achizițiilor sectoriale, al cărei interes este acela de a obține concesiile care să îi permită participarea la licitație cu un echipament construit pe alte tipuri de specificații. Prin urmare, solicitările aduse ar crea un dezavantaj entității contractante, deoarece ar implica modificarea caracteristicilor tehnice în favoarea unui operator economic, aspect nelegal, în condițiile în care scopul licitației nu este acela de a da posibilitatea participării unui singur operator economic, ci de a oferi condiții corecte unei concurențe loiale și competitive, raportat la necesitățile entității contractante.

În aceste condiții, pentru a demonstra că acest parametru nu este justificat, contestatorii trebuiau să prezinte argumente tehnice concrete și obiective, raportat la cele date de entitatea contractantă care a subliniat nevoia acestei specificații raportat la aspecte de ordin funcțional și tehnic, nu doar să afirme că cerința este nelegală.

Or, explicațiile oferite de contestator nu fac dovada că modificarea cerințelor tehnice, legate de *deschiderea liberă a ușilor pentru calatori* permite achiziționarea unui produs care satisface necesitățile entității contractante, ci se limitează la a solicita aceste modificări doar pentru ca produsele, pe care intenționează să le ofere, să fie conforme din acest punct de vedere, astfel că o modificare în sensul dorit de acestea ar profita doar autobuzelor fabricate de, nu și entității contractante, respectiv

și a celorlalți operatori economici interesați de participarea la procedura de atribuire.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor aduse caracterului nelegal al specificației tehnice sub aspectul criticat.

În ceea ce privește solicitarea formulată de către asocieria formată din [REDACTAT]

[REDACTAT] (denumită [REDACTAT] - contestația nr. [REDACTAT] referitoare la modificarea cerinței prevăzute la Secțiunea 2 - „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 25 din caietul de sarcini, potrivit căreia ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului, Consiliul o respinge, ca nefondată.

În susținerea acestei decizii, prin raportare la mențiunea expresă de la punctul 25 din caietul de sarcini, conform căreia „ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului”, Consiliul are în vedere faptul că la punctul 1.1. din caietul de sarcini se stipulează că autobuzele vor avea omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3, în baza directivelor cadru: Directiva 70/156/CEE, modificată de Directiva 2001/85/CEE sau Certificat de omologare de tip RAR, potrivit Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea O.G. nr. 78/2000 și a Ordinilor M.T.C.T. nr. 2132-2005 - RNTR 7, M.L.P.T.L: nr. 211/2003-RNTR 2, modificat și completat cu Ordinele M.T.C.T. nr. 2194-2004 și 2218-2005, 2135-2005-RNTR 4.

Ofertantul va prezenta copiile legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului, din care să reiasă că:

Autobuzele oferite vor fi omologate cu Certificat de omologare de tip RAR sau omologat de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE, în categoria M3.

Dacă autobuzul este omologat doar de autoritățile competente din UE, omologarea de tip de către RAR a acestuia se va efectua de către ofertantul câștigător, în termen de maxim 45 de zile de la data semnării contractului, pe cheltuiala și riscul său. Aceasta reprezintă condiție pentru intrarea în vigoare a contractului. Aceste autobuze trebuie să fie omologate de către Registrul Auto Roman (RAR) în scopul obținerii cărții de identitate.”

De asemenea, un aspect important de subliniat îl constituie obiectul prezentei achiziții, respectiv livrarea unui număr de 400 autobuze, livrarea SDV-urilor și echipamentelor specifice, soft-urilor de aplicație (cu licență nelimitată în timp), piesele de schimb și materialele de primă dotare, agregatele și unitățile electronice de comandă de primă dotare, reperatele consumabile și de mare uzură, materialele consumabile și de mare uzură prevăzute la anexele la contract, prestarea activităților de service și de remediere a defecțiunilor în perioada de garanție, prestarea instruirii personalului achizitorului.

Totodată, prezintă relevanță în cauză prevederile art. 165 din Legea nr. 99/2016, privind achizițiile sectoriale, conform cărora „(1) Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind...produsele care fac obiectul achiziției” și prevederile art. 166 din actul normativ invocat, care prevede că „(1) Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc ...b) prin trimitere la specificațiile tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la...utilizarea produselor(...)”, precum și prevederile Legii nr. 230/2003, pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000, privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, conform cărora „Art. 1.-Vehiculele rutiere pot fi înmatriculate pentru circulația pe drumurile publice din România numai după omologarea acestora de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român", denumită în continuare R.A.R., organism tehnic specializat al Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței; Art. 2.-Pentru vehiculele rutiere supuse înmatriculării pentru circulația pe drumurile publice din România documentul care atestă omologarea este cartea de identitate a vehiculului, prevăzută cu elemente de securizare, eliberată de R.A.R.; Art. 3.-(1) Omologarea pentru circulația pe drumurile publice este de tip sau individuală, după cum urmează: a) omologarea de tip reprezintă procedura prin care R.A.R. certifică conformitatea unui anumit tip de vehicul rutier nou, fabricat, importat sau introdus în țară de regulă pentru comercializare, cu cerințele prevăzute în reglementările și normele tehnice specifice privind admiterea acestui tip în circulație pe drumurile publice din România; (...) (3) Prin vehicule rutiere noi, în sensul prezentei ordonanțe, se înțelege vehiculele rutiere fabricate, importate sau introduse în țară, aflate înaintea primei înmatriculări.”

Din cele redate anterior, coroborate cu obligațiile instituite de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, reiese obligația ofertanților de a prezenta copii legalizate, conform cu originalul, ale documentației de omologare a autobuzului (ca vehicul de bază), omologarea vizând categoria M3, definită de legislația incidentă (Directiva 2007/46/CE) ca fiind „Categorii M-Autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora”, „Categorii M3-vehicule din categoria M, având mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone.”

Se constată astfel că, entitatea contractantă a făcut distincție clară între obligația ofertanților de a prezenta copii legalizate ale documentației de omologare a autobuzului (ca vehicul de bază) și cerințele din caietul de sarcini, privind asigurarea unei dotări suplimentare a autobuzului, *dotare care nu face parte din cerințele certificatului de omologare* (aspect clarificat, de altfel, de Municipiul București prin adresa DPA nr. 1137.1/01.09.2017)

Într-o atare situație, pentru considerentele anterioare, constatând, totodată, și faptul că, în susținerea cererii sale privind eliminarea cerinței de prezentare a documentației de omologare a autobuzului, contestatorul nu probează în ce măsură ar fi necesară o nouă omologare a autobuzului, ca urmare a dotărilor suplimentare impuse de entitatea contractantă, prin indicarea vreunui act normativ pe care l-ar fi încălcat entitatea contractantă, Consiliul menține cerința impusă de Municipiul București la punctul 1.1 din caietul de sarcini și la Secțiunea 2 - „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 25 din caietul de sarcini și, pe cale de consecință, respinge, ca nefondată, critica formulată de către asocieria formată din

Referitor la critica formulată de asocieria

vizavi de cerința prevăzută în Secțiunea 2 - *Condițiile tehnice eliminatorii* pct. 25 din Caietul de sarcini, potrivit căreia autobuzele trebuie dotate cu un echipament de numărare a călătorilor (cu o precizie de minim 99%), inclusiv software aferent, cu transmiterea datelor on-line.

Contestatorul reclamă faptul că cerința unei precizii de *minim 99%* nu respectă principiul proporționalității, descurajând totodată concurența reală. În aprecierea acestei finalități, asocieria contestatoare argumentează că majoritatea producătorilor de produse IT oferă o precizie de minim 95%. În continuare raționează oferind un calcul, respectiv în cazul autobuzelor cu o capacitate de sub 100 de pasageri, o eroare de o singură persoană conduce la imposibilitatea obiectivă de atingere a pragului stabilit de caietul de sarcini. Astfel, cu titlu de exemplu, o eroare de o singură persoană în cazul autobuzelor cu o capacitate de 70 de persoane (cele având o lungime de aproximativ 10 m) și a celor cu o capacitate de 96 de persoane (cele având o lungime de aproximativ 12 m) ar conduce la o precizie mai scăzută de 99%.

În replică la cele reclamate, achizitoarea menționează că determinarea cu acuratețe a numărului de călători transportați are evidente avantaje pentru entitatea contractantă, astfel: este invocat faptul că precizia de 99% este necesară având în vedere implicațiile în funcționarea de ansamblu a rețelei de transport a achizitorului, respectiv, (i) coroborarea rezultatelor numărării cu Sistemul Automat de Taxare și cu activitatea de control titluri de călătorie și (ii) necesitatea stabilirii cu acuratețe a gradului de încărcare, dimensionarea liniilor de transport public în ceea ce privește capacitatea de transport, intervalul de circulație,

numărul vehiculelor, fapt ce are implicații foarte mari în costurile de exploatare.

Concluzia desprinsă de achizitoare este că o diferență de 4-5% a preciziei de numărare duce la obținerea unor rezultate cu eficiența scăzută și nu poate fi acceptată ținând cont că există foarte mulți operatori economici care au produse certificate UE cu precizia de 99% pentru numărarea călătorilor la transportul public.

O astfel de afirmație nu poate fi primită de Consiliu, atâta vreme cât nu este dovedită, achizitoarea mărginându-se doar să afirme cele menționate, fără a depune/prezenta probe concrete și obiective care să combată afirmațiile și justificările societății contestatoare, care au fost punctuale și au cuprins atât elemente tehnice, cât și informațiile legate de procentul de precizie care este unanim acceptat în industria de profil.

Fără a exista o justificare rezonabilă și acceptabilă a excluderii de la licitație a produselor care îndeplinesc funcțiile dorite de entitate, dar care nu ating gradul de precizie de 99%, prin specificația tehnică atacată entitatea ajunge să restrângă nivelul de concurență.

Deși raționamentul entității din punctul său de vedere este unul pertinent, este de neînțeles de ce entitatea contractantă nu acceptă un grad al preciziei de 95%, deoarece, așa cum a fost mai sus raționat pragul de 99% este un prag foarte greu de atins, iar pe de altă parte și un grad de precizie de 95% ar putea în mod rezonabil să satisfacă necesitățile achizitoarei.

În raport de cele mai sus precizate, 99% apare ca fiind o cerință abuzivă, care restrânge competiția în mod nejustificat. Pe cale de consecință, entitatea contractantă va fi obligată la modificarea cerinței din caietul de sarcini în sensul stabilirii unei precizii pentru echipamentul de numărare a călătorilor într-un procent rezonabil, ex. *de cel puțin 95%*, acesta fiind de altfel și procentul de precizie care este unanim acceptat în industria de profil, astfel cum argumentează contestatorul.

Referitor la critica formulată de asocieria

vizavi de cerința prevăzută în Secțiunea 6.5. (Caracteristici masice), în care se prevede repartizarea sarcinilor pe cele două punți astfel: *cca. 40%- axa față și cca. 60 %- axa spate* (vezi pct. IV, fila 91 din decizie), Consiliul constă în temeinicia acestora din considerentele prezentate în continuare.

Societatea contestatoare justifică faptul că o astfel de repartizare, fără o justificare tehnică, constituie o ingerință în dreptul la o concurență liberă și efectivă între operatorii economici, fiind o simplă apreciere subiectivă care, cu încălcarea principiului proporționalității, avantajează doar anumiți operatori economici.

De altfel, folosirea sintagmei "cca." poate conduce la aprecieri subiective din partea entității contractante.

În replică la cele reclamate, achizitoare argumentează alegerea acestor caracteristici pe considerente ce țin de faptul că aceasta activitate legată de verificarea caracteristicilor și performanțelor vehiculelor este în

sarcina RAR si va fi tratata in cadrul procesului de omologare/certificare. În continuare menționează din experiența, că un grad mai ridicat de incarcare pe puntea spate (față de cel solicitat) va duce la creșterea uzurii suprafeței carosabile, în special in perioadele cu fenomene meteorologice extreme (canicula/temperaturi foarte scăzute si inghet). Din cauza acestor uzuri produse suprafeței carosabile, pot aparea neregularitati sau gropi pe benzile rezervate circulației autobuzelor, care se vor manifesta asupra suspensiei si caroseriei prin apariția de defecțiuni premature si reducerea confortului calatorilor.

Față de precizările entității contractante, societatea contestatoare susține netemeinicia acestora, precizând că autobuzele de 18 m sunt prevăzute cu 3 axe, iar procentele menționate în caietul de sarcini, 40%, respectiv 60%, sunt aplicabile doar autobuzelor cu 2 axe (cum este cazul celor de 10 si 12 m) fiind practic, imposibil ca aceleași procente să fie solicitate și pentru autobuzele de 18 m.

Consiliul apreciază că prin modul de formulare al cerinței sunt afectate principiile care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale, astfel sunt încălcate dispozițiile art. 165 alin. (6) din Legea nr. 99/2016.

Sintagma „cca” din redactarea cerinței în înțelesul de aproximativ, cam, aproape, potrivit DEX conduce la aprecieri subiective din partea entității contractante. Redactarea cerinței nu a exprimat înțelesul sintagmei „cca”, potrivit dispozițiilor legale ale art. 22 alin. (10) din H.G. nr. 394/2016

Îndoielile pe care stilul de redactare a cerinței le aruncă asupra modului de îndeplinire a ei, justifica aplicarea argumentului de interpretare *in dubio pro reo* [prin analogie, art. 1.269 alin. (1) C. civ.]. Așadar, îndoiala profită asocierii contestatoare, iar nu achizitoarei.

Prin urmare, entitatea contractantă va fi obligată la indicarea în concret a repartiției sarcinilor pe cele două punți, pentru a nu fi afectată concurența liberă și efectivă între operatorii economici.

Referitor la critica formulată de asocierea

[REDACTAT] vizavi de cerința prevăzută în Secțiunea 4 - *Descrierea generală constructivă a autobuzului* este prevăzut, în ceea ce privește capacitatea de transport (vezi pct. V, fila 91 din decizie) achizitoarea a menționat că aceasta va fi calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Regulament ONU R107. De asemenea, în Secțiunea 6.5.1. - *Capacitate transport călători* din caietul de sarcini sunt prevăzute cerințele privind numărul minim de călători, respectiv:

- minim 96 călători pentru autobuzele din gama de 12 m;
- minim 70 de călători pentru autobuzele din gama de 10 m;
- minim 135 de călători pentru autobuzele din gama de 18 m.

Asocierea contestatoare reclamă faptul că pornind de la raționamentul de calcul stabilit prin Regulamentul ONU R107, ar trebui ca numărul minim de pasageri în picioare/mp să fie 8, și nu 6,5, așa cum reiese din documentația de atribuire.

Astfel, contestatorul solicită modificarea cerinței, în sensul precizării numărului de 8 pasageri în picioare/mp, pentru ca achizitoarea să se conformeze normelor europene în vigoare și pentru a nu crea un cadru restrictiv în ceea ce privește condițiile de calificare la procedura de achiziție, și, mai ales, pentru a nu încălca principiul proporționalității.

Raționamentul formulat de entitatea contractantă în justificarea cerinței criticate este judicios în cauză și va fi reținut de Consiliu în soluționare din considerentele prezentate în continuare.

Cerința privind confortul pasagerilor prin raportarea la numărul minim de pasageri de 6,5 persoane/mp, a fost aleasă de achizitoare și reprezintă un factor de evaluare, nu este o cerință de calificare, fiind folosit doar la calculul punctajului acordat pentru factorul de evaluare - *Capacitate de transport - nr. total de calatori*.

Cerința de 0,125 mp/calator în picioare, respectiv 8 calatori/mp este o cerință de dimensionare constructivă din punct de vedere al rezistenței materialelor și de dimensionare a performanțelor dinamice ale autobuzului. Această condiție este acceptată în documentația de atribuire pentru omologarea autobuzului conform "CEE- ONU R 107 - dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora" (Secțiunea 4-Decrierea generală constructivă a autobuzului - fiecare tipodimensiune (gamă) de autobuz va avea o capacitate de transport conform săpecificației tehnice de la capitolul 6.5.1. Capacitatea de transport va fi calculată la 0,125 mp/călător în picioare, conform Regulament CEE ONU R107).

Pentru omologare/certificare se aplica R107-CEE ONU, respectiv 0,125 mp/călător în picioare, deoarece este necesară verificarea din punct de vedere a rezistenței materialelor, a performanțelor dinamice și a altor cerințe legate de omologare. Pentru factorul de evaluare entitatea contractantă a precizat că această evaluare se va face în condițiile de 6.5 calatori/mp. Acest factor de evaluare raportat la 6.5 calatori/mp este valabil pentru toți ofertanții, are rolul de a puncta avantajele tehnice și de performanță ale autobuzelor oferite și nu este eliminatoriu, deci nu se îngreșează competiția, nu se limitează concurența, toți ofertanții având condiții egale.

În raport de cele antemenționate, Consiliul constată că entitatea contractantă nu a îngreșat și nu a limitat accesul operatorilor economici pentru participarea la procedura de licitație.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor aduse caracterului restrictiv al specificației tehnice sub aspectul reclamat.

Referitor la critica formulată de [REDACTAT] vizavi de neacceptarea vizitării celor 8 garaje/locații ce aparțin Primăriei Municipiului București, menționate în caietul de sarcini, ce urmează a fi puse la dispoziția furnizorului de autobuze declarat câștigător, Consiliul constată netemeinicia acesteia din considerentele prezentate în continuare.

Contestatorul reclamă „Răspunsul la clarificări, înregistrat cu DPA nr. 1232.1/14.09.2017”, publicat în S.E.A.P. la data de 14.09.2017, respectiv „Răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. DPA 1242.1/15.09.2017” – răspunsul nr. 5 din cuprinsul acestuia. În fapt, contestatorul arată că, la data de 14.09.2017, entitatea contractantă a publicat Răspunsul la clarificări, înregistrat cu nr. 1232.1/14.09.2017, care încalcă legislația în vigoare în domeniul achizițiilor publice.

În acest sens, [REDACTAT] menționează că, un operator economic, a solicitat vizitarea celor 8 garaje ce aparțin Primăriei Municipiului București, indicate în caietul de sarcini, însă entitatea contractantă a precizat că nu este de acord, motivând, că nu consideră necesară o vizită prealabilă a acestor locații, deoarece, prin documentația de atribuire, respectiv draftul de contract, la capitolul 1, a fost inclusă denumirea și adresa poștală a locațiilor în care se vor livra autobuzele.

Argumentul adus de societatea contestatoare se bazează pe dispozițiile art. 162 din Legea nr. 99/2016, potrivit căreia în vederea întocmirii unei oferte conforme, entitatea contractantă are obligația legală de a permite accesul potențialilor ofertanți, în vederea vizitării amplasamentului, în speța de față amplasamentul fiind reprezentat de cele 8 garaje care aparțin primăriei. În continuare contestatorul subliniază faptul că, așa cum se specifică în documentația de atribuire, punctul 14 (din caietul de sarcini) și se confirmă prin răspunsul la solicitarea de clarificări, înregistrată sub nr. 1054.1/25.08.2017, activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se desfășoară, în totalitate, în cele 8 locații ale achizitorului.

[REDACTAT] menționează că, așa cum se prevede în caietul de sarcini, prin activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se înțelege totalitate lucrărilor executate de achizitor de tipul inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a autobuzului și înlocuirea de componente vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (uleiuri, unsori, lichide, becuri, curele, filtre), conform legislației în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători.

Pe cale de consecință, având în vedere că activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se efectuează, în totalitate, în cadrul celor 8 garaje care aparțin PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, contestatorul consideră că se impune efectuarea unei vizite pentru a cunoaște spațiul de lucru existent în cadrul acestora, echipamentele care există în prezent în dotarea locațiilor, dacă există rampe necesare pentru procesul de înlocuire a componentelor vitale și pentru derularea întregii activități de mentenanță zilnică.

În plus, contestatorul arată că, doar prin vizitarea celor 8 garaje în care vor fi ținute ulterior autobuzele livrate, se pot constata parametrii de păstrare, dacă autobuzele livrate în momentul în care sunt garate sunt ținute în spații acoperite sau nu, care sunt agenții exteriori cu care vor lua contactul autobuzele, cum ar fi : ploaie, vânt, zăpadă etc, aceștia fiind de natură a influența buna funcționare a autobuzelor livrate.

Astfel, societatea contestatoare apreciază că refuzul entității contractante de a permite vizita în cele 8 amplasamente, este de natură a prejudicia dreptul potențialilor ofertanți prin raportare la dispozițiile art. 162 din Legea nr. 99/2016, , vizitarea celor 8 garaje se justifică prin faptul că orice operator economic trebuie să cunoască toate informațiile, anterior depunerii ofertelor, astfel încât să poată întocmi o ofertă conformă, în sensul de a-și estima toate costurile care vor fi necesare pentru executarea contractului, în situația în care va fi declarat câștigător.

Se are în vedere că în referire la răspunsul la clarificări, înregistrat sub nr. DPA 1232.1/14.09.2017, criticat de către contestator, s-au făcut următoarele mențiuni :

„Prin documentația de atribuire, respectiv prin draft-ul de contract, la cap. 1 a fost inclusă denumirea și adresa poștală a locațiilor în care se vor livra produsele care fac obiectul contractului și unde se va face recepția și preluarea acestora, nefiind necesară o vizită prealabilă a acestor locații, până la depunerea ofertelor.

După semnarea contractului cu ofertantul declarat câștigător, prin contract se va stabili ca în fiecare unitate de exploatare să fie numit, de către furnizor, un reprezentant legal care să participe la constatarea în caz de defect în perioada de garanție.

De asemenea, ofertantul declarat câștigător va organiza instruirea personalului din toate locațiile de exploatare desemnate de achizitor, conform caietului de sarcini și draft-ului de contract”.

În replică la cele reclamate, entitatea contractantă menționează că, prin draft-ul de contract, pag. 3, punctul 4.1, lit. r) au fost prevăzute „Destinația finală – locul unde furnizorul are obligația de furniza produsele (...)”.

Totodată, entitatea contractantă subliniază că, la elaborarea documentației de atribuire, nu s-a identificat necesitatea și oportunitatea vizitării amplasamentelor în care vor fi livrate autobuzele.

Referitor la susținerea contestatorului, potrivit căreia „locațiile care vor fi puse la dispoziția achizitorului”, respectiv locațiile în care se va face păstrarea autobuzelor livrate (cu rampe și alte echipamente), entitatea contractantă o apreciază ca fiind eronată, întrucât, în cuprinsul documentației de atribuire, nu s-a specificat că Municipiul București (Primăria Municipiului București) va pune la dispoziție locațiile sale de exploatare furnizorului de autobuze și nici faptul că va achiziționa autobuze pe care să le păstreze, acestea fiind destinate circulației în aer liber.

Pe cale de consecință, entitatea contractantă nu a considerat necesar să asigure vizita celor peste 20 de potențiali ofertanți în unitățile sale de exploatare.

În raport de cele mai sus amintite, Consiliul reține următoarele aspecte:

- prin draft-ul de contract, la pag. 3, punctul 4.1, lit. r) a fost menționată adresa poștală a locațiilor unde vor fi predate autobuzele

livrate : „Destinația finală – locul unde furnizorul are obligația de a furniza produsele”;

- activitatea de întreținere planificată, service, reparații în termen de garanție, pentru care sunt necesare echipamente, instalații (rampe, instalații de ridicat, standuri, etc) se vor face în unitatea/unitățile de service ale furnizorului de către personalul furnizorului, pe costurile sale. (aspect clarificat prin răspunsul nr. 1054.1/25.08.2017). Aceste operații nu se vor desfășura în niciuna dintre locațiile prevăzute în draft-ul de contract, la capitolul 4.1, lit. r), deoarece acelea reprezintă doar „locul unde furnizorul are obligația de a furniza produsele”;

- activitatea de întreținere și mentenanță zilnică se face de către achizitor, cu personalul desemnat de către achizitor, instruit și autorizat de furnizor, costurile de manoperă fiind suportate de către achizitor. Pentru întreținere și mentenanță zilnică nu sunt necesare rampe sau alte instalații și nu este necesară vizita potențialului ofertant a locațiilor unde se vor efectua activitățile de mentenanță zilnică, întrucât acest aspect nu influențează întocmirea ofertei:

- astfel, în condițiile în care enitatea contractantă a furnizat toate informațiile necesare cu privire la locul de livrare, solicitarea vizitării celor 8 locații, unde se va face livrarea autobuzelor este nejustificată neavând relevanță atâta vreme cât aceste locații sunt diferite de cele în care se va desfășura întreținerea planificată, service-ul, reparațiile în termen de garanție, aceste activități fiind în responsabilitatea furnizorului.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor aduse refuzului entității contractante de a permite vizitarea celor 8 garaje/locații ce aparțin Primăriei Municipiului București.

Referitor la contestația formulată de [REDACTED], Consiliul are în vedere că acesta prin notificarea prealabilă din data de 28.08.2017, a solicitat să se dispună modificarea și completarea prevederilor caietului de sarcini, specificate la capitolul 7.22 „ACCESORII, INSTALAȚII ȘI ECHIPAMENTE”, lit. b), punctul 7.22.5 – „Sistem automat de taxare”, care are următoarea formulare :

„Autobuzele se vor echipa cu instalație automată de taxare, compatibilă cu cea aflată în exploatare la achizitor, care trebuie să fie alcătuită din validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, conform standard ISO/IEC 14443, tip A, montate pe barele de mână curentă verticale de la fiecare ușă de acces în salonul de călători, echipament de comunicație, consolă de bord, antenă wireless, senzor GPS alimentată cu 24 V cc, toate acestea vor fi compatibile cu cele aflate în exploatarea la achizitor (...)

„Autobuzele trebuie livrate de furnizor cu sistemul de taxare în stare de funcționare, pregătite pentru instalarea software-ului”;

„Amenajarea autobuzului, cu sistem funcțional complet de taxare (echipamente, cablare, montare și configurare echipamente), trebuie să fie inclusă în prețul ofertei”, în sensul completării acestei cerințe cu mențiuni

de clarificare, dar și prin introducerea unei precizări exprese, care să aibă următoarea formulare :

„Sistemul de taxare existent în exploatare, cu care ofertanții trebuie să fie compatibili, prezintă următoarele caracteristici software :

a) (...);

b) (...)

Etc.”

Prin contestația formulată, [REDACTED] reclamă faptul că raportat la obiectul procedurii de atribuire în cauză, respectiv „Achiziție 400 autobuze urbane”, care trebuie livrate inclusiv cu „accesorii, instalații și echipamente” specifice Sistemului Automat de Taxare, respectiv cu validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, „compatibile cu cele aflate în exploatare la achizitor”, se poate constata că formularea condițiilor de participare expuse mai sus (așa cum este, în prezent, Cerința 7.22.5, litera b), capitolul 7.22 – „Sistem automat de taxare”) este restrictivă și nu asigură îndeplinirea de către entitatea contractantă a obligației de a acorda operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatori, favorizând, în mod expres, o anumită categorie de operatori economici, respectiv *furnizorul sistemului de taxare aflat în exploatare*.

În continuare, contestatorul menționează că analizându-se documentația de atribuire rezultă că există un sistem de taxare în exploatare cu care ofertanții trebuie să fie compatibili, însă nu reies caracteristicile software ale sistemului existent, motiv pentru care contestatorul solicită ca entitatea contractantă să confirme faptul că îndeplinirea caracteristicilor hardware minime impuse prin caietul de sarcini este suficientă pentru a acoperi cerința de compatibilitate.

În caz contrar, se impune o clarificare a modului în care ofertanții trebuie să acopere compatibilitatea software a echipamentelor noi cu sistemul aflat în exploatare, evident prin completarea cerințelor deja existente la punctul 7.22.5, litera b), capitolul 7.22 cu caracteristicile software.

În opinia contestatorului, prin îndeplinirea caracteristicilor minime solicitate pentru validatoare nu se poate asigura compatibilitatea cu un sistem de taxare aflat în exploatare, adică cu carduri deja formate disponibile pentru consum pe piață, deoarece securitatea unui sistem de taxare este garantată de criptarea informațiilor din card, prin folosirea unor chei de acces și a unui mod de scriere al datelor proprietar, iar cel puțin aceste două elemente (chei și mod de scriere) sunt strict secrete și nu pot fi prevăzute de ofertantul care trebuie să prezinte un validator compatibil cu acestea.

De asemenea, contestatorul precizează că este „*imperios necesar*” ca validatoarele să fie recunoscute de sistemul existent, pentru a se putea realiza transmiterea datelor de verificare către acesta, în modul în care sistemul actual știe să le interpreteze. Informația legată de formatul și

modul în care noile validatoare trebuie să transmită date în sistemul actual, lipsește din documentația de atribuire.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, [REDACTED] concluzionează că un sistem de taxare nu poate fi funcțional fără software, fără software putând fi livrate cel mult echipamente funcționale (hardware funcțional cu sistem de operare instalat), dar nu un sistem.

În acest context, rezultă că ofertantul nu este obligat cu privire la compatibilitatea dintre noile validatoare și sistemul de taxare aflat în exploatare.

[REDACTED] mai susține că, în caietul de sarcini, nu este menționată „compatibilizarea” echipamentelor noi cu sistemul actual în descrierea sistemului funcțional complet de taxare, care se dorește acoperit de oferta financiară.

Prin urmare, contestatorul solicită ca entitatea contractantă să clarifice acest aspect, în cazul care există buget separat pentru „compatibilizarea” echipamentelor noi cu sistemul actual.

Astfel contestatorul precizează că, prin elaborarea unor cerințe de calificare restrânse/limitative și care pot fi îndeplinite doar de către o anumită categorie de operatori economici, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) a elaborat o documentație de atribuire, care nu asigură operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatoriu.

În replică la cele reclamate, entitatea contractantă a formulat un punct de vedere în care argumentează rațiunea pentru care a impus cerințele criticate. Astfel, Primăria Municipiului București a achiziționat Sistemul Automat de Taxare printr-o licitație publică deschisă, pe următoarea bază legală:

”- Acord de împrumut nr. [REDACTED], semnat la București la [REDACTED] [REDACTED] între România, Banca Europeană de Investiții și Regia Autonomă de Transport București pentru finanțarea Proiectului de reabilitare a transportului urban în București - B (Sistem automat de taxare);

- Legea nr. 490/2001, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 637/11 octombrie 2001, prin care a fost ratificat acordul de împrumut.

- Amendamentul nr. 1/2004, ratificat prin H.G. nr. 2449/2004.

- Acordul de împrumut Subsidiar nr. [REDACTED], încheiat între Ministerul Finanțelor Publice, R.A.T.B. și Consiliul General al Municipiului București

- Actul adițional nr. [REDACTED] la Acordul de împrumut Subsidiar.

Prin contractul nr. [REDACTED] conform prevederilor legii nr. 8/1996, art. 39 „Cesionarul neexclusiv nu poate ceda dreptul sau unei alte persoane decât cu consimțământul expres al cedentului”.

Proiectul privind implementarea sistemului automat de taxare în Municipiul București a fost cofinanțat de Consiliul General al Municipiului București și de Banca Europeană de Investiții.

În urma organizării licitației internaționale și analizării ofertelor prezentate a fost declarată câștigătoare [REDACTED]

[REDACTED], cu care a fost încheiat contractul nr. [REDACTED]

Entitatea contractantă, printr-una din entitățile subordonate a primit dreptul de utilizare neexclusivă a sistemului automat de taxare pentru sine și alți 7 operatori, printre care a fost menționat, în mod expres, [REDACTED], ca principal operator de transport public subteran.

Prin contract, s-a interzis, în mod expres, încredințarea parțială sau totală a informațiilor legate de proiectul tehnic, specificații hardware, specificații software ce fac parte din patrimoniul asociației care a câștigat licitația pentru Sistemul Automat de Taxare. Pentru aceasta s-au încheiat acte de confidențialitate, prin care se interzice divulgarea de informații.

Compania de transport public subteran [REDACTED], pentru a veni în sprijinul călătorilor, a consimțit la integrarea sistemului de plată, astfel că a obținut fondurile necesare de la Ministerul Transporturilor (forul tutelar pentru [REDACTED]) pentru a moderniza sistemul vechi de plată cu cartela magnetică, introducând un sistem identic cu cel existent la R.A.T.B., în sensul în care se va utiliza cardul contactless, care respectă prevederile standardului internațional EN ISO 14443, tip A.

Baza compatibilității celor două sisteme similare de taxare, respectiv [REDACTED] este compatibilizarea la nivel hardware și software cu cardul contactless SR EN ISO 14443, tip A.

Prin caietul de sarcini, s-a solicitat compatibilizarea echipamentelor hardware îmbarcate pe autobuze, respectiv validatoare, modem combox, consolă șofer cu tastatură și antenă GPS, cu cardul contactless SR EN ISO 14443, ca fiind singura condiție necesară. Prin răspunsuri repetate, entitatea contractantă a afirmat „concis și ferm” că singura condiție de compatibilizare cu sistemul actual este compatibilizarea echipamentelor îmbarcate cu cardul contactless tip SR EN ISO 14443. tip A.

Modulele software de encriptare, citire etc. pentru carduri sunt proprietatea intelectuală a asocierii care a câștigat licitația de furnizare a SAT și nu pot fi încredințate de către entitatea contractantă unui alt operator economic, fiind protejate ca drepturi de proprietate intelectuală prin efectul Legii nr. 8/1996.

Aceste softuri se instalează automat, prin radio W-LAN, la intrarea autobuzului în zona de influență a echipamentelor de radio, și anume pe teritoriul autobazei în care autobuzul respectiv își desfășoară activitatea”.

De asemenea, entitatea contractantă a indicat, că în situația în care există incertitudini legate de comportarea tipului de validatoare cu care ofertanții doresc să doteze autobuzele noi, aceștia, la cerere, se pot prezenta la fiecare unitate de exploatare, unde va fi testat validatorul, conform procedurii standardizate, iar, la terminarea testării, software-urile vor fi șterse din memoria aparatului.

Contestatorul, în cadrul concluziilor scrise, combate argumentele din cadrul punctului de vedere, menționând că în calitate de furnizor de

sisteme informatice, nu poate valida tehnic răspunsul entității contractante privind instalarea și activarea automată a softului pe echipamentele noi, pentru următoarele considerente: achiziția nu a formulat cerințe privind sistemul de operare al validatorului și nu a solicitat furnizorilor un SDK pentru echipamentele pe care intenționează să le furnizeze.

În opinia contestatorului, fără acest kit de dezvoltare software (software development kit=SDK) nimeni nu poate dezvolta un software care să funcționeze pe un echipament pe care nu îl cunoaște, aceste echipamente având caracteristici diferite de la producător la producător (diferite procesoare, diferite periferice : display, touchscreen, cititor de carduri, etc.) Toate aceste caracteristici sunt obligatorii de cunoscut de către dezvoltatorul unui software care le folosește, iar posibilitatea ca un astfel de software să existe, să poată fi instalat și activat, *așa cum menționează entitatea contractantă, este nulă.*

Sunt relevante în soluționare argumentele entității contractante, care au stat la baza solicitării cerinței astfel cum a fost formulată în caietul de sarcini, respectiv: Standardul ISO/IEC 1443 tip A este un standard liber, fără licență care poate fi accesat liber de către toți ofertanții, singura cerință de compatibilitate este compatibilitatea validatoarelor și a celorlalte echipamente cu cardul contactless conform ISO/IEC 14443 tip A, condiție ce poate fi îndeplinită de orice producător de echipamente de taxare, instalarea softului specific în validatoare, se face automat la intrarea autobuzelor în zona de acoperire WLAN, respectiv în incinta autobazei și nu are niciun fel de legătură nici tehnică, nici juridică, nici financiară cu furnizorul de autobuze, SAT aflat în funcțiune la achizitor prin construcția sa obligatoriu trebuie să funcționeze cu orice tip de validator ce este compatibil cu cardul contactless conform ISO/IEC 14443 tip A.

Astfel, susținerile contestatorului nu pot fi reținute de Consiliu în soluționare ca fiind relevante, întrucât, așa cum a fost mai sus reținut entitatea contractantă a confirmat că *singura verificarea a compatibilității validatoarelor cu sistemul actual este cea legată de compatibilitate cu cardul tip SR EN ISO 14443, tip A și nu este necesară o altă verificare, responsabilitatea software-ului cade în sarcina achizitorului*, software-ul aferent sistemului de taxare se instalează automat când aceste echipamente se conectează la rețeaua WLAN prezentă în orice autobază devenind imediat activ.

Având în vedere aspectele expuse mai sus, în referire la faptul că modulele software de encriptare, citire etc. pentru carduri sunt proprietatea intelectuală a asocierii care a câștigat licitația de furnizare a SAT și nu pot fi încredințate de către achizițoare unui alt operator economic, fiind protejate ca drepturi de proprietate intelectuală prin efectul Legii nr. 8/1996, Consiliul determină că admiterea solicitărilor formulate de [REDACTED] ar conduce la încălcarea prevederilor

Mai mult, se constată că este corectă abordarea entității contractante de a nu furniza informațiile solicitate, refuzul fiind în concordanță cu prevederile contractuale anterior amintite și cu prevederile Legii nr.

8/1996, lipsa informațiilor solicitate nefiind de natură a conduce la imposibilitatea elaborării ofertelor de către operatorii economici interesați.

În mod similar, nu vor fi reținute nici susținerile [REDACTED] potrivit cărora entitatea nu a furnizat detaliile și modul de conectare la rețeaua WLAN, în condițiile în care Consiliul constată că, deși a fost invitat de achizitoare să efectueze teste de compatibilitate, acesta nu a dat curs invitației.

De asemenea, va fi respinsă și solicitarea referitoare la desemnarea unui expert pentru lămurirea unor aspecte de natură tehnică de specialitate (IT), Consiliul apreciind că nu este necesară realizarea expertizei, documentele depuse la dosarul cauzei fiind suficiente și concludente pentru soluționarea prezentei contestații.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată caracterul nefondat al criticilor formulate de [REDACTED] în referire la *introducerea unor cerințe (sistem de operare dorit, SDK complet de documente, etc) care să permită integrarea în mod real a unor validatoare compatibile ca tehnologie.*

Referitor la solicitarea formulată de [REDACTED] cu privire la modificarea cerinței specificate la Secțiunea 2 - „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 32 din caietul de sarcini, care prevede obligația ofertantului de a prezenta atelierul de service, care trebuie să fie în aria administrativ - teritorială a municipiului București, în sensul prevederii posibilității ca atelierul de service să fie situat și în zonele limitrofe municipiului București, respectiv județul Ilfov, Consiliul constată că achizitoarea a răspuns prin clarificarea DPA nr. 1054.1/25.08.2017, publicată în S.E.A.P. sub numele „Răspuns Clarificare S.E.A.P. 4”, că service-ul furnizorului se va afla în aria administrativ teritorială a Municipiului București și/sau județul Ilfov, aspect care a fost comunicat contestatorului și prin adresa DPA nr. 1138.1/01.09.2017, care reprezintă răspunsul la notificarea prealabilă.

În acest context, solicitarea contestatorului de modificare a cerinței, prevăzută la Secțiunea 2 - „Condițiile tehnice eliminatorii”, punctul 32 din caietul de sarcini, în sensul acceptării locației atelierului de service să fie municipiul București și în zonele limitrofe acestuia, a rămas fără obiect, astfel cum a reținut și entitatea contractantă în cadrul punctului de vedere formulat asupra contestației [REDACTED]

În ceea ce privește contestația formulată de [REDACTED], Consiliul are în vedere că prin aceasta a fost contestată documentația de atribuire, fiind formulate critici cu privire la următoarele aspecte:

1. adaptarea clauzelor prevăzute la art. 19.3 și art. 19.5 din draftul de contract privind penalitățile de întârziere;
2. adaptarea clauzei de la art. 19.7 din draftul de contract privind daunele indirecte;

3. adaptarea prevederilor art. 2 din caietul de sarcini – Condiții tehnice eliminatorii, în sensul precizării exprese a acceptării variantelor superioare;

4. modificarea prevederilor art. 12 din caietul de sarcini – Garanții, în sensul stabilirii valorii orei de manoperă;

5. eliminarea activităților de mentenanță zilnică la care fac referire prevederile art.14 din caietul de sarcini și cele ale art. 14.4.1 din draftul de contract;

6. adaptarea art. 13 din caietul de sarcini – Penalizări și mod de tratare pentru defecțiuni în termen de garanție și art. 19.6.6 din draftul de contract în sensul modificării cerinței privind lipsa stocurilor în fiecare locație a achizitorului în cerința privind lipsa stocului în toate locațiile achizitorului;

7. modificarea prevederilor art. 19 din caietul de sarcini și cele ale art. 13.8 din draftul de contract privind procentul de defect sistematic sau viciu ascuns, respectiv viciu de material;

8. modificarea punctului 2.14 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor, în sensul eliminării obligației de prezentare a documentelor emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, inclusiv a persoanelor ce urmează a fi angajate;

9. modificarea prevederilor art. 20.2 din draftul de contract în sensul inserării acordării de daune interese ofertantului declarat câștigător în situația în care intervine încetarea intempestivă a contractului de achiziție publică;

10. modificarea art. 19.6.4 din draftul de contract, în sensul acordării perioadei de grație de cel puțin 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investighez temeinicia defectului reclamat;

11. inserarea unui nou articol după art. 19.6 – Daune directe din draftul contractului de achiziție care să prevadă și situațiile în care și entitatea contractantă răspunde pentru daunele directe cauzate ofertantului declarat câștigător;

12. clarificarea Graficului de livrare din cadrul Anexei 1 la draftul de contract, astfel încât să fie furnizate toate informațiile necesare elaborării ofertelor;

13. introducerea unor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire prevăzute de art. 2.8 și 2.9 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor;

14. eliminarea solicitării unor unelte care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor, potrivit Anexei 1 la caietul de sarcini.

Procedând la soluționarea criticilor formulate de [REDACTED], Consiliul are în vedere că, în ceea ce privește clauzele din cuprinsul draftului de contract a căror modificare este solicitată de acest contestator, contractul de achiziție publică este contract administrativ și nu

comercial, așa cum acesta este definit la art. 3 alin. (1) lit. k) din Legea nr. 99/2016 (contract cu titlu oneros, asimilat, potrivit legii, actului administrativ).

În acest context, având în vedere că prin contractul administrativ administrația publică (sau entitățile assimilate) își realizează o parte din sarcinile sale, se consideră că regimul juridic aplicabil acestor contracte este unul exorbitant, de drept public.

Prerogativele de putere publică ale administrației au la bază faptul că administrația încheie contractul în scopul de a satisface un interes general, ceea ce dă administrației posibilitatea de a impune clauze exorbitante în contract, de a controla modul de executare a contractului și de a dispune rezilierea contractului atunci când interesul public nu mai primește, prin executarea contractului, o satisfacție completă și continuă.

Clauzele exorbitante sunt clauze derogatorii de la dreptul comun și care consacră puteri sporite în favoarea entității publice pe considerentul ocrotirii interesului public. Acestea sunt de obicei prevăzute în caietul de sarcini, precum și în actul normativ care reglementează respectivul contract (de exemplu dreptul de denunțare unilaterală a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de către entitatea publică contractantă atunci când interesul public o cere, în condițiile OUG nr. 54/2006, clauză care prevede dreptul de control al entității publice, clauza care prevede dreptul administrației de a modifica unilateral partea reglementară a contractului etc.).

Astfel, orice contract cu o entitate publică centrală sau locală cuprinde clauze ce pot fi considerate exorbitante pentru particulari, dată fiind calitatea aparte a beneficiarului și destinația vizând interesul public a contractului.

În consecință, se reține că și contractele de achiziție publică presupun anumite rigori pe care trebuie să le accepte cei care doresc să se implice într-o relație contractuală cu statul sau cu entitățile sale publice. Nimic nu oprește contestatorul să nu participe la licitația în curs dacă nu dorește să își asume clauzele exorbitante pe care le presupune orice contract administrativ, cum sunt cele enumerate la art. 2 lit. c) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, în rândul cărora se încadrează și contractele de achiziție publică, în condițiile în care la art. 8 alin. (3) din același act normativ este prevăzut că la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public.

Pe de altă parte, se reține că la art. 1350 din Codul civil se prevede că orice persoană trebuie să își execute obligațiile pe care le-a contractat, iar atunci când, fără justificare, nu își îndeplinește această îndatorire, respectiva persoană este răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu în condițiile legii.

Prin urmare, în ceea ce privește criticile de la **punctul 1** din contestație, referitoare la adaptarea clauzelor prevăzute la art. 19.3 și art. 19.5 din draftul de contract, Consiliul are în vedere că, în condițiile în care interesul public nu este satisfăcut decât în măsura în care entitatea contractantă achiziționează cele 400 de autobuze ce fac obiectul prezentei proceduri de achiziție publică, orice întârziere înseamnă nefolosirea întregii investiții și nu doar a părții de contract neexecutate, ce conduce la nerealizarea planului de transport, nerealizarea numărului de călători transportați, crearea de aglomerație și discomfort a călătorilor, creșterea nejustificată a gradului de uzură a parcului auto existent (așa cum arată entitatea contractantă în cuprinsul punctului de vedere nr. 38955/18.09.2017), fiind absolut normal să se aplice o penalitate calculată la valoarea întregului contract.

Într-o atare situație, Consiliul constată că, în mod justificat, entitatea contractantă a prevăzut că penalitățile prevăzute pentru situația în care furnizorul nu își îndeplinește obligațiile asumate vor fi reprezentate de un procent din prețul total al contractului, indiferent dacă întârzierea vizează doar o parte din obligația asumată, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de [REDACTED] cu privire la clauzele de la art. 19.3 și 19.5 din draftul de contract.

Referitor la critica de la **punctul 2** din contestație, Consiliul are în vedere că la punctul 19.7 din draftul de contract este prevăzut că „19.7.1 *Daunele indirecte sunt daunele datorate Achizitorului de către Furnizor în cazul producerii unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente PSI datorate apariției de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului*”, respectiv „19.7.2 *Furnizorul va plăti daunele indirecte produse terților în baza constatărilor făcute de organele în drept (Poliția rutieră, organul constatator al asiguratorului, ITM, Pompierii Militari etc)*”.

Astfel, Consiliul are în vedere prevederile art. 1384 alin. (1) din Codul civil potrivit căruia „*Cel care răspunde pentru fapta altuia se poate întoarce împotriva aceluia care a cauzat prejudiciul, cu excepția cazului în care acesta din urmă nu este răspunzător pentru prejudiciul cauzat*” și constată că entitatea contractantă intenționează să acopere situațiile în care, în urma producerii unor evenimente rutiere, accidente de muncă sau evenimente PSI, datorate defecțiunii unor componente din cadrul autobuzelor, în perioada de garanție a acestora, furnizorul trebuie să răspundă pentru prejudiciul cauzat, fără inițierea unei acțiuni în instanță cu privire la acest aspect, ci doar în baza constatărilor făcute de organele în drept (Poliția rutieră, organul constatator al asiguratorului, ITM, Pompierii Militari etc).

Sub acest aspect, Consiliul nu reține în soluționare invocarea de către contestator a prevederilor art. 1376 din Codul civil conform căruia „*oricine este obligat să repare, independent de orice culpă, prejudiciul cauzat de lucrul aflat sub paza sa*” întrucât, în măsura în care prejudiciul a fost cauzat de defecțiunea unui echipament aflat în perioada de garanție,

răspunzător este furnizorul, care garantează pentru buna funcționare a tuturor componentelor în perioada de garanție, respectiv în perioada de 8 ani și/sau 480.000 km, motiv pentru care entitatea contractantă a prevăzut exercitarea regresului împotriva furnizorului în situația în care defecțiunile sunt imputabile acestuia.

În acest context, Consiliul nu reține în soluționare susținerile contestatorului, exprimate în cuprinsul documentului intitulat „Note scrise”, înregistrate la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] potrivit cărora se lărgeste mult răspunderea ofertantului declarat câștigător, acesta ajungând să răspundă și pentru defecțiuni neimputabile, întrucât prevederile art. 19.7 din draftul de contract fac referire doar la situațiile în care evenimentele descrise la punctul 19.7.1 sunt datorate apariției de defecțiuni în termen de garanție imputabile Furnizorului și sunt constatate de organele în drept, respectiv a constatării unor vicii ascunse ale autobuzelor livrate sau a oricăror defecțiuni care pot să apară la echipamentele din componența autobuzelor, nefiind necesare clarificări suplimentare cu privire la acest aspect.

Prin urmare, Consiliul constată că prevederile de la punctul 19.7 din draftul de contract nu încalcă principiile care stau la baza atribuirii contractelor sectoriale, prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, așa cum susține contestatorul, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate cu privire la această clauză.

Referitor la **punctul 3** din contestație, prin care sunt criticate prevederile art. 2 - „Condiții tehnice eliminatorii” din caietul de sarcini, Consiliul reține că entitatea contractantă a prevăzut că „Autobuzul trebuie să se încadreze integral în condițiile tehnice, condițiile funcționale, dotările și particularitățile la nivelul parcului auto al Achizitorului, pentru care sunt solicitate cerințele din caietul de sarcini.

Condițiile tehnice enumerate în tabelul următor reprezintă condițiile tehnice și de dotare obligatorii pentru oferta tehnică. Pentru celelalte condiții stipulate în caietul de sarcini, Achizitorul poate accepta variante echivalente cu condiția ca acestea să ofere performanțe și caracteristici echivalente sau superioare celor solicitate”.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului ca entitatea contractantă să precizeze care sunt variantele superioare acceptate, transmisă prin intermediul notificării prealabile [REDACTAT], Consiliul reține ca fiind relevante susținerile MUNICIPIULUI BUCUREȘTI (PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), exprimate în cuprinsul punctului de vedere nr. [REDACTAT] conform cărora “modalitatea prin care se va face evaluarea pentru a demonstra că produsul propus în ofertă este echivalent sau superior va avea la bază standardele europene (EN) și internaționale (ISO), iar determinarea performanțelor superioare se face prin comparația cerințelor prevăzute în caietul de sarcini cu documentele prezentate de ofertanți în susținerea produsului ofertat, documente tehnice din care să reiasă respectarea parametrilor prevăzuți în caietul de sarcini”, rezultând atât că entitatea contractantă a arătat, în mod expres că acceptă

și variante superioare, cât și cum se va face determinarea performanțelor superioare, relevante fiind prevederile art. 22 alin. (10) , (11) și (12) din H.G. nr. 394/2016 potrivit căroră "(10) Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care 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 entității contractante.

(11) Cerințele minime de ordin tehnic se definesc astfel încât să țină seama de cerințele de accesibilitate ale persoanelor cu dizabilități și de conceptul de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori.

(12) Documentul descriptiv cuprinde, în mod obligatoriu, cel puțin o descriere a necesităților, obiectivelor și constrângerilor entității contractante, pe baza căroră se vor derula negocierile/dialogul/parteneriatul pentru inovare, precum și cerințele minime de ordin tehnic sau de performanță/funcționalitate minime, ce trebuie îndeplinite de fiecare ofertă/soluție preliminară pentru a fi admisă la faza următoare".

În ceea ce privește precizarea expresă a variantelor superioare acceptate, Consiliul are în vedere că entitatea contractantă nu poate ști care sunt acestea, respectiv ce produse vor fi oferite de operatorii economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire, astfel că nu se impune o adaptare a prevederilor art. 2 din caietul de sarcini în sensul dorit de contestator, motiv pentru care respinge ca nefondate criticile formulate sub acest aspect.

În ceea ce privește **punctul 4** din contestația formulată de [REDACTAT] prin care se solicită modificarea prevederilor art. 12 din caietul de sarcini în sensul stabilirii valorii orei de manoperă de service, Consiliul are în vedere că, prin răspunsul la întrebarea nr. 1 din clarificarea nr. 4, entitatea contractantă a precizat, în mod clar, că „Întreținerea și mentenanța (cu excepția întreținerii și mentenanței zilnice) pentru toate produsele ce vor fi livrate, se vor efectua pe cheltuiala și prin grija furnizorului, în service-urile sale, aflate în aria administrativ teritorială a Municipiului București și/sau Jud. Ilfov”, iar prin clarificarea nr. 12, repostată în SEAP în data de 13.09.2017, a precizat, între altele, că „Manopera aferentă întreținerii și mentenanței zilnice va fi acoperită de către Achizitor, în acest caz nefiind necesară detalierea operațiilor activităților de întreținere și mentenanță zilnică, normarea în timp a acestora precum și costul orar al manoperei aplicabil, întrucât nu intră în sarcina ofertantului”, rezultând că, pe de o parte, întrucât întreținerea și mentenanța zilnică se desfășoară în locațiile achizitorului, cu personalul acestuia, manopera aferentă va fi acoperită de către achizitor, astfel că, în mod corect, entitatea contractantă a apreciat că nu este necesară indicarea valorii manoperei, aceasta nefiind relevantă pentru furnizor.

Pe de altă parte, având în vedere că activitatea de remediere a defectelor în perioada de garanție urmează a se desfășura la service-ul furnizorului, manopera aferentă fiind suportată de către acesta, rezultă că

fiecare ofertant în parte își stabilește costurile în vederea fundamentării ofertei.

Prin urmare, Consiliul constată că nu se impune adaptarea prevederilor art. 12 din caietul de sarcini prin indicarea unei valori pentru ora de manoperă de service, motiv pentru care Consiliul respinge, ca nefondată, această critică.

Cu privire la critica de la **punctul 5** din contestație, prin care se solicită eliminarea activităților de mentenanță zilnică prevăzute la art. 14 din caietul de sarcini și la art. 14.4.1 din draftul de contract sau indicarea expresă a acestor activități și a tarifului orar aferent activităților de mentenanță zilnică, Consiliul reține că activitatea de mentenanță zilnică este definită la cap. 14 „Activitatea de mentenanță zilnică” din caietul de sarcini ca fiind *„totalitatea lucrărilor executate de achizitor de tipul inspecție tehnică zilnică pentru verificarea stării normale de funcționare a autobuzului și înlocuirea de componente vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (uleiuri, unsori, lichide, becuri, curele, filtre) conform legislației în vigoare în România privind circulația rutieră și transportul public de călători”*.

De asemenea, se reține că în ceea ce privește consumabilele necesare activității de întreținere, acestea sunt indicate atât în cuprinsul caietului de sarcini, la art. 14 lit. a) și d), cât și în răspunsul la întrebarea nr. 5 din clarificarea nr. 12 repostată în SEAP în 13.09.2017, respectiv uleiuri, antigel, unsori, lichide, becuri, curele, filtre, ștergătoare parbriz.

Astfel, Consiliul constată că entitatea contractantă a indicat, în mod clar, care sunt consumabilele ce se impun a fi asigurate de către furnizor în vederea desfășurării activității de mentenanță zilnică, rezultând că acesta este în măsură să determine costurile ce se impun a fi luate în considerare la întocmirea ofertei, contrar celor precizate de contestator în cuprinsul contestației nr. [REDACTAT] în condițiile în care furnizorul asigură doar consumabilele necesare, manopera fiind asigurată de achizitor.

Într-o atare situație, Consiliul constată caracterul nefondat al solicitării formulate de [REDACTAT] de eliminare a activităților de mentenanță zilnică, întrucât aceste activități sunt prevăzute a fi executate de către achizitor, nefiind necesară indicarea personalului angajat în efectuarea acestor activități, a duratei acestora sau a altor elemente de cost, iar consumabilele necesare au fost indicate de către entitatea contractantă, motiv pentru care respinge această critică.

În ceea ce privește solicitarea de la **punctul 6** din contestație, de adaptare a prevederilor art. 13 din caietul de sarcini și a celor de la art. 19.6.6 din draftul de contract, în sensul modificării cerinței privind lipsa stocurilor în fiecare locație a achizitorului, prin constituirea unui singur stoc din care să se asigure piesele vitale cu valoare mică și consumabilele necesare în derularea activității de întreținere planificată în perioada de garanție în toate locațiile achizitorului, Consiliul reține că, referitor la acest aspect, în cuprinsul caietului de sarcini, la cap. 13, este prevăzut că *„În situația în care nu există în stocul din fiecare locație a achizitorului*

prevăzute în anexa la contract, piese vitale cu valoare mică sau materiale consumabile (uleiuri, unsori, lichide, becuri, curele, filtre), materiale care pot fi înlocuite de către personalul achizitorului autorizat cu ocazia efectuării activităților de întreținere planificată și revizii, autobuzele vor fi declarate indisponibile din momentul anunțării și inapte de traseu”.

Sub acest aspect, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare susținerile entității contractante, exprimate în cuprinsul punctului de vedere [REDACTAT] potrivit cărora „Furnizorul răspunde de organizarea activității privind asigurarea stocului minim către achizitor, astfel cum a fost el detaliat”, lăsând la aprecierea furnizorului modalitatea în care va asigura stocul de piesele vitale cu valoare mică și consumabilele necesare în derularea activității de întreținere planificată în perioada de garanție, accentul fiind pus pe faptul că autobuzele trebuie să fie disponibile din punct de vedere tehnic într-un timp scurt și nu pe constituirea de stocuri de piese și consumabile în fiecare locație a achizitorului.

Astfel, Consiliul constată că prin precizările făcute în cuprinsul punctului de vedere, entitatea contractantă a achiesat la solicitarea formulată de contestatorul [REDACTAT] motiv pentru care admite criticile ce vizează prevederile art. 13 din caietul de sarcini și a art. 19.6.6 din draftul de contract, impunându-se ca, odată cu reluarea procedurii de atribuire, MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) să procedeze la completarea acestora prin inserarea precizării „Furnizorul răspunde de organizarea activității în ceea ce privește modalitatea de asigurare a stocului minim către achizitor, astfel cum a fost el detaliat în anexele contractului” și aducerea la cunoștința tuturor operatorilor economici interesați de participarea la prezenta procedură de achiziție publică despre modificarea operată, prin postarea acesteia în SEAP.

Referitor la criticile de la **punctul 7** din contestație, ce vizează modificarea prevederilor art. 19 din caietul de sarcini și cele ale art. 13.8 din draftul de contract, în sensul stabilirii procentului de defect sistematic sau viciu ascuns la 10% în loc de 6%, contestatorul apreciind că entitatea contractantă nu justifică alegerea acestui prag, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare susținerile entității contractante din cuprinsul punctului de vedere nr. 38955/18.09.2017, respectiv ”stabilirea procentului de 6% ca prag maxim pentru «viciu de material» a fost practicat în toate contractele de achiziții pentru transportul public în Municipiul București.

Tinând cont de gradul ridicat de pericol pentru siguranța călătorilor transportați, inclusiv pentru asigurarea condițiilor civilizate de transport, este obligatoriu să se ia măsuri imediat ce se atinge acest prag, considerat «de avarie». Având în vedere că acest contract se derulează pe 4 ani cu un grafic de derulare, rezultă că la atingerea pragului de 6% în timpul derulării contractului se atinge un prag limită și neluarea măsurilor de

remediere va duce la creșterea numărului de autobuze defecte și implicit creșterea acestui procent".

Astfel, Consiliul constată că entitatea contractantă a prezentat justificări pertinente cu privire la stabilirea procentului de 6% pentru vicii ascunse sau defect sistematic, acesta fiind determinat de impactul pe care îl pot avea defecțiunile survenite la autobuze atât asupra siguranței călătorilor, în condițiile numărului mare al acestora, cât și asupra circulației rutiere, stabilirea unui procent de 10%, așa cum solicită contestatorul, presupune un număr mai mare de autobuze defecte și, pe cale de consecință, un grad de pericol ridicat pentru siguranța circulației rutiere în Municipiul București, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de [REDACTAT] sub acest aspect.

Cu privire la criticile de la **punctul 8** din contestație, prin care contestatorul [REDACTAT] solicită eliminarea de la punctul 2.14 „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor - factorul de evaluare criteriul social” a documentelor emise de autorități din care să rezulte că persoanele au beneficiat de intervenții specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, inclusiv a declarațiilor persoanelor ce urmează a fi angajate, Consiliul are în vedere că în cuprinsul documentului intitulat „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor”, ce face parte integrantă din documentația de atribuire, în cadrul punctului 2.14 - „Punctajul acordat pentru factorul de evaluare criteriul social”, este prevăzut că *„La ofertă se va atașa obligatoriu angajamentul ferm prin care se va menționa numărul de persoane ce vor fi angajate în vederea derulării contractului și documentele emise de autorități din care să rezulte că au beneficiat de intervențiile specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov”, personalul angajat beneficiar al intervențiilor specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov fiind definit ca „persoane ce vor fi angajate din grupurile defavorizate/vulnerabile, care au beneficiat de măsurile specifice (exemplu: Programul Fondul Social European, alte programe, etc.), în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, fără a limita la acestea: măsuri de economie socială, formare profesională, calificare/recalificare, etc.”.*

De asemenea, Consiliul reține că, răspunzând unei întrebări formulate, sub acest aspect, de un operator economic interesat de participarea la procedura de atribuire, entitatea contractantă a precizat, în cadrul răspunsului la întrebarea nr. 5 din clarificarea nr. 1221.1/13.09.2017, postată în SEAP, faptul că *„operatorul economic va prezenta declarația sa fermă că va angaja un anumit număr de persoane din grupurile defavorizate/vulnerabile care au beneficiat de intervențiile specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov. Atașat la declarație se vor prezenta acceptul persoanelor propuse și documentul emis urmare participării la programele respective”.*

Astfel, Consiliul constată că, în măsura în care numărul de personal angajat, beneficiar al intervențiilor specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, reprezintă un factor de evaluare pentru care se acordă un

număr maxim de 5 puncte, se impune ca ofertanții să facă dovada veridicității informațiilor prezentate în cuprinsul declarației date de aceștia privind angajarea persoanelor care au beneficiat de intervențiile specifice în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, astfel că numărul de persoane ce vor fi angajate să fie justificat, sens în care entitatea contractantă a prevăzut obligația acestora de a prezenta și documente emise de entitățile organizatoare și acceptul persoanelor propuse.

Într-o atare situație, Consiliul nu va reține, în soluționare, susținerile contestatorului din cuprinsul contestației nr. [REDACTAT] prin care se arată că *"o astfel de cerință este excesivă întrucât ofertantului i se pretinde să solicite unor persoane care au beneficiat de intervenții specifice să-și asume obligații a căror îndeplinire nu o cunosc și să rămână la dispoziția acestuia o perioadă nedeterminată de timp, până la finalizarea definitivă a procedurii de atribuire"* întrucât și aceste aspecte au fost clarificate de entitatea contractantă în cuprinsul răspunsului la clarificări anterior menționat, aceasta precizând că *"Fiecare operator economic are dreptul de a propune un anumit număr de personal angajat din grupurile defavorizate/vulnerabile în atelierul service, pe întreaga perioadă de derulare a contractului"*, rezultând că numărul de persoane ce vor fi angajate, declarat inițial de ofertant și pentru care acesta, în etapa de evaluare a ofertei, a obținut puncte pentru acest factor de evaluare, se va păstra pe întreaga durată de derulare a contractului, relevante, sub acest aspect, fiind precizările entității contractante din cuprinsul punctului de vedere, respectiv *"fluctuația personalului nu constituie un impediment în aplicarea factorului de evaluare și chiar și după semnarea contractului se pot angaja alți salariați care să îndeplinească condițiile în locul celor care își încetează activitatea sau își retrag cererile de angajare care au stat la baza depunerii ofertelor și să-i substitue pe aceștia"*.

Prin urmare, Consiliul constată că aspectele criticate de [REDACTAT] [REDACTAT] cu privire la acest aspect au fost clarificate de entitatea contractantă, aceasta justificând solicitarea de prezentare de către ofertanți a documentelor emise de entitățile organizatoare și acceptul persoanelor propuse, neimpunându-se eliminarea acestora, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de contestator.

În ceea ce privește aspectele criticate la **punctul 9** din contestație, respectiv modificarea prevederilor art. 20.2 din draftul de contract, prin inserarea unui articol care să prevadă obligația entității contractante de a repara prejudiciile suferite de ofertantul declarat câștigător în cazul denunțării unilaterale a contractului de către aceasta, Consiliul are în vedere că, așa cum a menționat anterior în motivare, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (3) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, la soluționarea litigiilor care apar în fazele premergătoare încheierii unui contract administrativ, precum și orice litigii legate de încheierea, modificarea, interpretarea, executarea și încetarea contractului administrativ, se are în vedere regula după care principiul libertății contractuale este subordonat principiului priorității interesului public.

În acest context, Consiliul constată că, în măsura în care, în perioada de derulare a contractului, apar circumstanțe care nu au fost avute în vedere la încheierea acestuia și care ar fi contrare interesului public, entitatea contractantă poate denunța unilateral contractul, iar eventualele litigii având ca obiect repararea prejudiciului cauzate furnizorului ca urmare a rezilierii, să fie soluționate conform prevederilor art. 23 din draftul de contract și nu prin inserarea unui nou articol, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de contestator sub acest aspect.

Referitor la aspectele criticate la **punctul 10** din contestația formulată de [REDACTAT], prin care se solicită modificarea art. 19.6.4 din draftul de contract, în sensul acordării perioadei de grație de cel puțin 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investigheze temeinicia defectului reclamat, Consiliul are în vedere că articolul criticat prevede că *"în cazul în care nu se realizează disponibilitatea minimă asumată prin ofertă, daunele se calculează din momentul reclamării defectului, fără acordarea perioadei de grație de 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru numărul de autobuze defecte care depășesc procentul de defecte admis"*.

Cu privire la acest aspect, Consiliul reține că, în conformitate cu prevederile art. 13 din caietul de sarcini, fiecare autobuz trebuie să fie disponibil din punct de vedere tehnic minim 347 zile pe an din totalul de 365 de zile și în fiecare zi trebuie să existe disponibil un număr de autobuze de minim 95% din autobuzele livrate, fiind excluse defecțiunile cauzate de accidente de circulație sau actele de vandalism.

Prin urmare, se constată că acordarea unei perioade de grație de cel puțin 24 de ore, respectiv 48 de ore, pentru a acorda timp suficient ofertantului declarat câștigător să investigheze temeinicia defectului reclamat ar afecta în mod direct coeficientul de disponibilitate stabilit și, pe cale de consecință, ar determina supraîncărcarea autobuzelor disponibile și diminuarea confortului călătorilor.

Mai mult, Consiliul are în vedere că prin clarificarea nr. 13, postată în SEAP în data de 14.09.2017, entitatea contractantă a precizat că *"după semnarea contractului cu ofertantul declarat câștigător, prin contract, se va stabili ca în fiecare unitate de exploatare să fie numit, de către furnizor, un reprezentant legal care să participe la constatarea în caz de defect în perioada de garanție"*, astfel că nu se impune acordarea unei perioade de grație pentru investigarea temeiniciei defectului reclamat atât timp cât furnizorul va avea un reprezentant în fiecare dintre cele 8 locații ale achizitorului, rezultând că solicitarea formulată de contestator este nefondată, motiv pentru care este respinsă în consecință.

Cu privire la criticile formulate de contestator la **punctul 11** din contestație, respectiv solicitarea de inserare, după art. 19.6 din draftul de contract, a unui nou articol care să prevadă și situațiile în care și entitatea contractantă răspunde pentru daunele directe cauzate ofertantului declarat câștigător, Consiliul are în vedere considerațiile reținute anterior în motivare la soluționarea criticilor de la punctul 9, respectiv faptul că

principiul libertății contactuale este subordonat principiului priorității interesului public, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate sub acest aspect.

În ceea ce privește criticile de la **punctul 12**, referitoare la graficul de livrare a autobuzelor, prevăzut în anexa 1 a draftului de contract, Consiliul are în vedere că în cadrul acestuia, entitatea contractantă a prevăzut că livrarea autobuzelor se va desfășura în decursul a 4 ani, arătând, în mod clar, că luna 1 din anul 1 este luna imediat următoare semnării contractului.

Prin urmare, Consiliul constată că din cuprinsul graficului de livrare rezultă, în mod clar, că anul 1 este perioada de 12 luni calendaristice începând cu prima lună imediat după semnarea contractului, nefiind necesare clarificări suplimentare cu privire la acest aspect, motiv pentru care se respinge, ca nefondată, solicitarea formulată de contestator în acest sens.

De asemenea, Consiliul constată că, în ceea ce privește livrarea în totalitate a autobuzelor de 10 m și de 18 m în anul 1, din cuprinsul graficului prezentat rezultă numărul de autobuze ce urmează a fi livrate în primul an, contrar celor susținute de contestator, respectiv 80 autobuze de 12 m, 50 de autobuze de 10 m și 30 de autobuze de 18 m, rezultând că nici cu privire la acest aspect nu sunt necesare clarificări suplimentare.

Prin urmare, Consiliul constată că graficul de livrare a autobuzelor, așa cum acesta a fost prezentat în anexa 1 a draftului de contract, arată modul în care vor fi livrate autobuzele de către ofertantul declarat câștigător, entitatea contractantă prezentând toate informațiile necesare cu privire la modul de derulare a contractului, cu respectarea prevederilor art. 164 din Legea nr. 99/2016 potrivit căroră *"Entitatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire"*, nefiind necesare clarificări suplimentare, motiv pentru care respinge, ca nefondată, criticile formulate sub acest aspect.

Cu privire la aspectele criticate la **punctul 13** din contestație, prin care se solicită introducerea unor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire, prevăzut la art. 2.8 și art. 2.9 din Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor, Consiliul are în vedere că [REDACTED] nu face referire, în mod concret, la criteriile de determinare a respectivului sistem.

Sub acest aspect, Consiliul reține ca fiind relevante în soluționare susținerile entității contractante din cuprinsul punctului de vedere nr. 37917/08.09.2017, potrivit căroră *"timpul în care se ajunge la stabilirea condițiilor de microclimat în interiorul salonului de călători este foarte important și este direct proporțional cu puterea instalată, fiind o condiție de calitate pentru confortul călătorilor. După atingerea condițiilor de microclimat, echipamentul va fi termostatat, astfel că se reduce*

corespunzător timpul de funcționare, respectiv energia consumată. (...) Puterea va fi în Kw, deci criteriul este uniform aplicabil la toți ofertanții. Entitatea contractantă lasă la latitudinea ofertanților dimensionarea puterii echipamentelor de răcire/încălzire, pentru asigurarea cerințelor din caietul de sarcini”.

Astfel, Consiliul constată că entitatea contractantă a justificat modul de acordare a punctajului pentru factorii de evaluare reprezentați de "Confort termic al opasagerilor, eficiența sistemului de încălzire pe timp de iarnă" și "Confort termic salon pasageri și post conducere" prin luarea în calcul a valorii capacității de încălzire, respectiv a valorii capacității de disipare de aer rece, motiv pentru care respinge, ca nefondate, criticile formulate de [REDACTAT], întrucât nu a făcut dovada necesității introducerii altor criterii de determinare a sistemului de încălzire/răcire.

Referitor la aspectele criticate de contestator la **punctul 14** din contestație, de eliminare a solicitării unor unelte care nu au utilizare directă în service-ul și mentenanța autobuzelor, Consiliul are în vedere că [REDACTAT] nu indică, în mod concret, în cuprinsul contestației, care sunt uneltele din cuprinsul Anexei I la caietul de sarcini care nu au utilizare directă în activitatea de reparare și verificare a autobuzelor.

Pe de altă parte, se reține că, în conformitate cu prevederile Ordinului Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2131/08.12.2005, publicat în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 1160 din 21.12.2005, așa cum este prevăzut la punctul 1 din capitolul 2, activitățile de reparații, de întreținere și/sau de reglare funcțională a vehiculelor rutiere, de recondiționare produse, precum și activitățile de înlocuire de șasiuri și/sau caroserii ale vehiculelor rutiere se pot presta numai de către operatorii economici care au capabilitatea tehnică adecvată și care, în urma unei evaluări, au fost autorizați de către RAR.

De asemenea, la punctul 9 al capitolului 2 din același act normativ este prevăzut că auditul capabilităților tehnice se va efectua de către RAR la fiecare din atelierele solicitantului, urmărindu-se îndeplinirea de către acesta a condițiilor minimale, respectiv existența, între altele, a sculelor, dispozitivelor și verificatoarelor (SDV).

Prin urmare, Consiliul constată că, în mod corect, entitatea contractantă a prevăzut, în cadrul anexelor caietului de sarcini, obligația ofertanților de a prezenta SDV-urile specifice autobuzelor livrate, motiv pentru care respinge criticile formulate de contestator sub acest aspect.

În contextul de fapt și de drept anterior expus, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul admite, în parte, contestația formulată de [REDACTAT] înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTAT] în contradictoriu cu **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)**.

Obligă entitatea contractantă **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI)** ca, odată cu reluarea procedurii de achiziție

publică, să modifice prevederile art. 13 din caietul de sarcini și a art. 19.6.6 din draftul de contract, prin inserarea precizării „Furnizorul răspunde de organizarea activității în ceea ce privește modalitatea de asigurare a stocului minim către achizitor, astfel cum a fost el detaliat în anexele contractului” și aducerea la cunoștința tuturor operatorilor economici interesați de participarea la prezenta procedură de achiziție publică despre modificarea operată, prin postarea acesteia în SEAP.

În ceea ce privește contestația nr. [REDACTED], înregistrată la C.N.S.C. cu nr. [REDACTED] formulată de [REDACTED] Consiliul constată că aceasta se raportează la conținutul clarificării nr. 9, postată în SEAP în data de 06.09.2017, ca act administrativ atacat, prin care entitatea contractantă a răspuns solicitărilor formulate de unii operatori economici interesați de participarea la prezenta procedură de atribuire, răspunzând inclusiv cu privire la criticile formulate la punctele 1, 7, 9 și 11 din contestația nr. [REDACTED] de către același contestator.

Analizând conținutul contestației, se constată că prin aceasta au fost formulate critici cu privire la unele prevederi ale draftului de contract și ale caietului de sarcini, care au fost analizate de Consiliu cu ocazia soluționării contestației nr. [REDACTED] aspect recunoscut chiar de însuși contestatorul [REDACTED] acesta precizând că *„formulăm prezenta contestație prin care reiterăm toate criticile ce formează obiectul dosarului nr. [REDACTED] respectiv cele referitoare la adaptarea prevederilor art. 19.3 și 19.5 din draftul de contract, la inserarea unui nou articol după art. 19.6 din draftul de contract, la daunele directe cauzate de entitatea contractantă, la adaptarea art. 20.2 din draftul de contract și a art. 19 din caietul de sarcini.*

Într-o atare situație, Consiliul are în vedere că aspectele în discuție au mai fost analizate cu ocazia soluționării contestației nr. [REDACTED] stabilindu-se caracterul nefondat al criticilor formulate de contestator, motiv pentru care, pe cale de consecință, în temeiul prevederilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge, ca nefondată, contestația nr. [REDACTED] formulată de [REDACTED] în contradictoriu cu **MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI).**

Luând act de ansamblul considerentelor expuse, Consiliul are în vedere că, dată fiind complexitatea contractului, importanța acestuia, durata contractuală și rezultate așteptate de la derularea proiectului, asigurarea posibilității depunerii unor oferte conforme, entitatea contractantă a depus diligențele necesare întocmirii unei documentații care să țină seama de toate aspectele pe care le implică contractul de furnizare, luând în considerare specificul acestuia, astfel încât să poată fi asigurată derularea proiectului.

Așa cum a fost mai sus reținut, achizițtoarea a subliniat că prioritar a fost *interesul public* unde așteptările și nevoile actuale și imediate de a dezvolta și moderniza oferta de transport în comun de decongestionare a

traficului prin îmbunătățirea parcului auto sunt foarte mari, oportunitatea de a materializa acest deziderat într-un timp cât mai scurt reprezintă un obiectiv major al Municipiului București.

Cu toate acestea, Consiliul constată că, prin clarificări, deși au fost sesizate anumite aspecte de nelegalitate a cerințelor din documentația de atribuire, entitatea contractantă a păstrat câteva elemente care în continuare constituie o încălcare a obligațiilor ce-i revin în elaborarea documentației de atribuire, aspecte care au fost sesizate și prin contestațiile formulate.

Astfel, vizavi de cerințele pentru care Consiliul a adus o motivare asupra caracterului restrictiv/nejustificat al acestora, s-a constatat că, sub motivul necesității achiziției unor produse performante, au fost introduse și cerințe a căror specificații au fost determinate fără a putea fi prezentată vreo explicație cu privire la modul în care au fost stabilite, atât de ordin tehnic cât și de ordin funcțional, sau cum ar fi afectată această performanță dacă aceste valori ale specificațiilor ar fi diferite de cele stabilite.

În aceste condiții pentru toate considerentele expuse anterior, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, pentru considerentele evocate în motivarea prezentei, se impune remedierea documentației de atribuire potrivit motivării aduse de Consiliu, după cum urmează:

- admite în parte contestația formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT] în referire la cerința prevăzută în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - Dimensiuni generale constructive ale autobuzului - dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

- admite în parte contestația formulată de către [REDACTAT]

[REDACTAT] în referire la modificarea prevederilor art. 13 din caietul de sarcini și a celor de la art. 19.6.6 din draftul de contract;

- admite în parte contestația formulată de către Asocieria formată din [REDACTAT]

[REDACTAT] în referire la cerința prevăzută în Secțiunea 2 - Condițiile tehnice eliminatorii pct. 25 din Caietul de sarcini-autobuzele trebuie dotate cu un echipament de numărare a călătorilor (cu o precizie de minim 99%), inclusiv software aferent, cu transmiterea datelor on-line, în referire la cerința prevăzută în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - Dimensiuni generale constructive ale autobuzului - dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze și la cerința prevăzută în Secțiunea 6.5. (Caracteristici masice), în care se prevede repartiția sarcinilor pe cele două punți astfel: cca. 40%- axa față și cca. 60 %- axa spate;

- admite în parte contestația formulată de [REDACTED] (nr. [REDACTED] în referire la cerința prevăzută în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - Dimensiuni generale constructive ale autobuzului - dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

În temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul respinge celelalte critici din contestațiile formulate de [REDACTED]

În temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (1) și (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul admite excepția inadmisibilității contestației formulată de către [REDACTED], invocată din oficiu și, pe cale de consecință, respinge ca inadmisibilă contestația formulată de [REDACTED]

În temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul respinge ca nefondate contestațiile formulate de [REDACTED]

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Admite excepția inadmisibilității contestației formulată de către [REDACTED] invocată din oficiu.

Respinge ca inadmisibilă contestația formulată de [REDACTED] sector 6, în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013.

Admite în parte contestația nr. [REDACTED] formulată de către [REDACTED], cu sediul în București, [REDACTED] contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013, în referire la cerința prevăzută în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - Dimensiuni generale constructive ale autobuzului - dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.

Respinge ca nefondate celelalte critici din contestația nr. [REDACTED]

Admite în parte contestația nr. [REDACTED] formulată de către

[REDACTED] și cu sediul ales pentru comunicarea

[REDACTED] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013, în referire la modificarea prevederilor art. 13 din caietul de sarcini și a celor de la art. 19.6.6 din draftul de contract.

Respinge ca nefondate celelalte critici din contestația nr.

[REDACTED] Respinge ca nefondată contestația formulată de către [REDACTED]

[REDACTED] și cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la

[REDACTED] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013.

Respinge ca nefondată contestația formulată de către [REDACTED]

[REDACTED] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013.

Admite în parte contestația formulată de către [REDACTED]

[REDACTED] cu sediul în

[REDACTED] și cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la

[REDACTED] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013, în referire la *cerința prevăzută în Secțiunea 2 - Condițiile tehnice eliminatorii pct. 25 din Caietul de sarcini-autobuzele trebuie dotate cu un echipament de numărare a călătorilor (cu o precizie de minim 99%), inclusiv software aferent, cu transmiterea datelor on-line, în referire la cerința prevăzută în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - Dimensiuni generale constructive ale autobuzului - dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze și la cerința prevăzută în Secțiunea 6.5. (Caracteristici masice), în care se prevede repartiția sarcinilor pe cele două punți astfel: cca. 40%- axa față și cca. 60 %- axa spate.*

Respinge ca nefondate celelalte critici din contestația formulată de

Respinge ca nefondată contestația nr. [redacted] formulată de către [redacted] cu sediul în [redacted] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013.

Respinge ca nefondată contestația nr. [redacted] formulată de către [redacted] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013.

Respinge ca nefondată contestația nr. [redacted] formulată de către [redacted] și cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură la [redacted] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013.

Admite în parte contestația nr. [redacted] formulată de către [redacted] în contradictoriu cu MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI), cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, cod poștal 50013, în referire la *cerința prevăzută în secțiunea 6.3 din Caietul de Sarcini - Dimensiuni generale constructive ale autobuzului - dimensiunile maxime admise pentru fiecare dintre cele trei tipuri de autobuze.*

Respinge ca nefondate celelalte critici din contestația nr. [redacted] formulată de [redacted]

Obligă MUNICIPIUL BUCUREȘTI (PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI) ca, în termen de 10 zile de la data primirii prezentei decizii, să reia procedura de atribuire, să remedieze documentația de atribuire conform celor dispuse în considerente și să aducă la cunoștința tuturor celor interesați măsurile de remediere adoptate, prin postarea acestora în SEAP.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

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

