

BMC TRUCK & BUS S.A.  
22  
46  
2021

**CATRE : CONSILIUL NATIONAL DE SOLUTIONARE A CONTESTATIILOR**

Bucuresti , str . Stavropoleos nr 6, sector 3

**Spre stiinta : MUNICIPIUL BARLAD**

Municipiul Barlad , Str. 1 Decembrie nr 21 , Jud Vaslui

**PRIMARIA BARLAD**

**NR. 7315  
din 23.02.2021**

Ref. Procedura de atribuire , prin licitatie publica deschisa online , intr o singura etapa, a contractului de achizitie publica privind “ Furnizarea de autobuze electrice echipate cu sisteme GPS si sistem de informare calatori “ initiata de autoritatea contractanta Municipiul Barlad avand Anunt de Participare Nr. CN1028351 /12.02.2021

Subscrisa , BMC TRUCK & BUS SA , cu sediul in comuna Ciorogarla , satul Ciorogarla , Sos Bucuresti nr. 24 , Jud Ilfov , avand CUI RO 14442959 , inmatriculata in Registrul Comertului sub nr. J 23/190/2002 , tel. 021 350.36.71/77 , fax 021.350.36.78, e mail [office@bmcromania.ro](mailto:office@bmcromania.ro) si [silvia@bmcromania.ro](mailto:silvia@bmcromania.ro) , reprezentata legal de Presedintele Consiliului de Administratie, Domnul Kilic Sinan ,

In calitate de potential ofertant la procedura de achizitie publica avand ca obiect “ Furnizarea de autobuze electrice echipate cu sisteme GPS si sistem de informare calatori “ , organizata de autoritatea contractanta Municipiul Barlad , cu sediul in Municipiul Barlad , Str 1 Decembrie nr 21 , Jud Vaslui ,

In temeiul art 8 si urm din Legea 101 /2016 privind remediile si caile de atac in materie de atribuire a contractelor de achizitie publica , a contractelor sectoriale si a contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii , precum si pentru organizarea si functionarea Consiliului National de Solutionare a Contestatiilor , astfel cum aceasta a fost modificata , formulam prezenta :

**CONTESTATIE**

privind documentatia de atribuire aferenta procedurii , prin care va solicitam sa dispuneti :

- obligarea Autoritatii contractante la adoptarea de masuri de remediere in sensul modificarii unor elemente din documentatia de atribuire a procedurii ,

- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor , astfel incat , dupa solutionarea contestatiei , potentialii ofertanti la procedura de atribuire sa dispuna de timp suficient pentru pregatirea ofertelor , conform cu dispozitiile Legii 98/2016 privind achizitiile publice

avand in vedere urmatoarele :



## MOTIVE

1 Este neclara, continand totodata elemente de restrictionare a concurentei , cerinta autoritatii contractante cu privire la capacitatea de transport a autobuzelor ce se doresc a fi achizitionate in cadrul prezentei proceduri de atribuire

Astfel , la pagina 10 din Caietul de Sarcini se solicita ca autobuzele electrice propuse a fi achizitionate sa aiba o capacitate de **16 locuri pe scaun +1 loc sofer +2 strapotine si 33-35 locuri in picioare .**

Evident , in acest context , numarul de locuri pe scaun impus este unul fix , respectiv 16 locuri pe scaun , dupa cum si numarul locurilor in picioare poate fi intre 33-35 plus 2 strapotine .

Ori , contrar celor mentionate mai sus , la pagina 17 din Caietul de Sarcini se solicita :

**“ Capacitate de transport calatori : minim 49 de persoane din care minim 16 pe scaune si minim 33 in pe persoane in picioare** (calculata la  $0,125 \text{ m}^2$  / calator conform Regulamentului CEE-ONU nr.107), plus conducatorul auto , plus un loc special amenajat pentru persoanele cu dizabilitati

De asemenea , in “ Centralizator Parametri Minimali si Maximali “ , se mentioneaza : “ Capacitate calatori (**minim**) total : 49 locuri / din care : capacitate calatori pe scaune (**minim**) : 16 locuri / capacitate calatori in picioare (**minim**) : 33 locuri , adica , un numar minim de locuri pe scaune si in picioare si nu un numar fix astfel cum pare a fi solicitat la pagina 10 din Caietul de Sarcini .

Similar , exista o incoerenta si cu privire la cele 2 strapotine solicitate la pagina 10 din Caietul de Sarcini .

Astel , daca la pagina 10 din Caietul de Sarcini se solicita 2 strapotine , la pagina 14 din Caietul de Sarcini , autoritatea contractanta mentioneaza doar : “ Producatorul poate suplimenta numarul de locuri pentru calatorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile “ , de unde se poate trage concluzia inexistentei unei obligatii in acest sens, cu atat mai mult fix 2 strapotine astfel cum se solicita la pagina 10 din Caietul de Sarcini . Ori , strapotine sau scaune rabatabile insemna acelasi lucru .

Fata de toate cele mentionate mai sus si dincolo de faptul ca impunerea unei capacitati fixe de transport reprezinta un element clar de restrictionare a concurentei, indicam faptul ca o capacitate de transport de aproximativ 16 locuri pe scaune si 33-35 locuri in picioare este potrivita conform cu reglementarile in vigoare cu privire la omologarea unui autobuz de tipodimensiune aproximativ 8.000 mm lungime .

Ori , la prezenta procedura, tipodimensiunea autobuzelor solicitata este in intervalul 8000 mm -11.000 mm , ceea ce presupune clar o capacitate mai mare de transport potrivita si unei lungimi a autobuzului de maxim 11.000 mm lungime . Capacitatea unui autobuz electric urban cu lungimea 11.000 mm este de minim 65 – 70 calatori din care minim 22 – 24 pasageri pe scaune si peste 43 calatori in picioare

In consecinta , conform cu tipodimensiunea autobuzelor ce se doresc a fi achizitionate 8.000mm-11.000 mm si cu faptul ca in mai multe capitole din Caietul de Sarcini Autoritatea Contractanta solicita un numar minim de locuri pe scaune si in picioare , cum este si corect , rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa elimine/modifice numarul fix de locuri pe scaune si in picioare mentionat la pagina 10 din Caietul de Sarcini si sa precizeze o capacitate minima de transport , respectiv “ **minim 49 de persoane din care minim 16 pe scaune si minim 33 in persoane in picioare** (calculata la  $0,125 \text{ m}^2$  / calator conform Regulamentului CEE-ONU nr.107), plus conducatorul auto , plus un loc special amenajat pentru persoanele cu dizabilitati “ , inclusiv sa clarifice situatia locurilor rabatabile (strapotine )

## 2. Este neclara si nu este precisa cerinta autoritatii contractante legata de amenajarea postului de conducere

Astfel , la pagina 15 din Caietul de Sarcini , se mentioneaza : “ Postul de conducere va fi amplasat separat de compartimentul calatorilor , cu acces direct din exterior “ , iar

la pagina 30 din Caietul de Sarcini , se precizeaza : Postul de conducere va fi separat complet de compartimentul calatorilor si va fi inchis din podea pana la plafon in zona din spetele soferului . Peretele despartitor va fi vitrat in



partea superioara dreapta , pentru asigurarea vizibilitatii la prima usa si la sistemul de oglinzi , protejat cu bare care sa impiedice spargerea geamurilor in caz de supraglomerare iar in partea inferioara si in spatele conducatorului auto , va fi realizat din materiale rezistente mecanic “

Neclaritatea o constituie accesul la postul de conducere , deoarece , prin comparatie, cele doua cerinte mentionate mai sus , cu privire la acelasi aspect , sunt in contradictie , respectiv accesul la postul de conducere se solicita a fi direct din exterior , astfel cum se mentioneaza la pagina 15 sau din interior , astfel cum se poate trage concluzia vazand specificatiile solicitate la pagina 30 !!! Si acesta cu atat mai mult cu cat la pagina 27 din Caietul de Sarcini se mentioneaza “ Usa din fata cu o latime de minim 600 mm , poate fi cu o singura foaie”

Atragem atentia asupra usii fata care poate fi cu singura foaie , astfel cum se solicita foarte clar in caietul de sarcini , deoarece in cazul in care autoritatea contractanta ar mentine cerinta de acces din exterior la postul de conducere , s ar ajunge in situatia in care usa fata nu va mai putea fi utilizata de calatori , fiind accesibila doar pentru conducatorul auto, ceea ce impiedica circulatia corespunzatoare a fluxului de pasageri .

Nu credem ca acest lucru se doreste de catre autoritatea contractanta , fiind vorba doar despre o eroare , fapt dovedit de chiar de specificatiile tehnice mentionate la pagina 30 din Caietul de Sarcini , respectiv :

“ Postul de conducere va fi separat complet de compartimentul calatorilor si va fi inchis din podea pana la plafon in zona din spetele soferului . Peretele despartitor va fi vitrat in partea superioara dreapta , pentru asigurarea vizibilitatii la prima usa si la sistemul de oglinzi , protejat cu bare care sa impiedice spargerea geamurilor in caz de supraglomerare iar in partea inferioara si in spatele conducatorului auto , va fi realizat din materiale rezistente mecanic “ , adica fara acces direct din exterior .“

Fata de cele mentionate mai sus , coroborand toate cerintele tehnice indicate de autoritatea contractanta cu referire la echiparea postului de conducere , se poate trage concluzia ca autoritatea contractanta doreste ca accesul in postul de conducere sa se faca din interior si nu din exterior , ca precizarea de la pagina 15 este doar o eroare , care trebuie insa indreptata .

In aceste conditii rugam CNSC sa oblige Autoritatea Contractanta sa procedeze la eliminarea cerintei “ acces direct din exterior “ in postul de conducerea cu mentinerea tuturor celorlalte cerinte tehnice legate de echiparea postului de conducere .

3. In Caietul de Sarcini , - Unitatea electrica de tractiune - pagina 19 se solicita :

“ Motorul de tractiune va fi un motor electric asincron trifazat , cu randament ridicat , alimentat de la un inverter , cu rotorul in scurtcircuit . Motorul va avea o constructie simpla , robusta si usor de intretinut , cu racire exterioara cu aer ventilat sau cu lichid si cu o durata de functionare de minim 500.000 KM fara interventii de intretinere si reparatii “

Principalele caracteristici ale motorului trebuie sa se incadreze obligatoriu in limitele :

- puterea nominala totala a unitatii electrice de tractiune : : min 120 Kw
- cuplul motor maxim : sa se obtina la turatii relativ reduse

Ofertantul va prezenta principalii indici de performanta ai unitatii electrice de tractiune :

- puterea maxima kW, turatia de putere maxima (rot/min )

Comanda si controlul functionarii unitatii electrice se va realiza de catre unitatea electronica de comanda a actionarii . Acesta va fi integrata cu sistemul de gestiune electronica al autobuzului . Unitatea electronica va furniza informatii privind valorile parametrilor de functionare ale motorului . Sistemul de comanda si control va oferi informatii conducatorului de vehicul , intervenind automat in timp real in cazurile de avarii cu consecinte grave (supra incalzire )

Unitatea electrica de tractiune trebuie sa functioneze cu un nivel de zgomot cat mai redus si trebuie sa fie un produs de serie imologat , certificat CE sau certificat de catre laboratoare autorizate de catre organisme acreditate de certificare .

Durata de viarta a motorului trebuie sa fie de minim 8 ani . “

.....

Termenul de garantie va fi de 500.000 KM “



*[Handwritten signature]*

Dupa cum se poate observa , din cele de mai sus , autoritatea contractanta impune ca motorul de tractiune sa fie un motor electric asincron trifazat cu indicarea principalelor caracteristici care trebuie sa se indreze obligatoriu in “ anumite “ limite , caracteristici de functionare , durata minima de functionare , termen de garantie ..

Am tinut sa redam aici , intregul continut al capitolului -Unitatea electrica de Tractiune – astfel cum se regaseste in Caietul de Sarcini la pag 18-19 (exeptand doar cerinta referitoare la comanda si controlul functionarii deoarece se repeta ) , spre a evidentia mai bine ca autoritatea contractanta a impus ca unitatea electrica de tractiune sa fie doar un motor electric asincron trifazat , excluzand de la prezenta procedura , fara niciun temei , echiparea autobuzului cu un motor electric trifazat sincron .

Mai exact , nu exista niciun parametru sau caracteristica de functionare , durata de viata , garantie din cele impuse in Caietul de Sarcini , capitolele -Unitatea electrica de tractiune – sau - Echipamentul de tractiune- etc , care sa nu fie indeplinite si de un motor electric trifazat sincron .

Ba, dimpotriva motorul electric sincron trifazat indeplineste la un nivel superior cerintele cu privire la Unitatea Electrica de Tractiune si Echipamentul de tractiune impuse in Caietul de Sarcini , si aceasta deoarece motorul electric sincron a aparut ca o evolutie tehnica a motorului asincron .

Mai exact , motorul electric sincron aparut in jurul anilor 1950 si dezvoltat puternic dupa 1970 ca urmare a dezvoltarii sistemelor de control electronic , reprezinta o solutie tehnica noua si mai avansata , superioara unui motor asincron aparut undeva pe la sfarsitul secolului XIX -lea , cu peste 130 de ani in urma .

In concret , ambele motoare sincron /asincron indeplinesc acelasi rol (la un nivel superior de performanta in cazul motorului sincron), respectiv conversia energiei elctrice in energie mecanica pentru deplasarea autobuzelor , acelasi mod de alimentare si necesita aceleasi echipamente pentru integrarea in sistemul de tractiune , diferenta constand doar la principiul de conversie a energiei campurilor electrice in energie mecanica , aceasta diferenta asigurand de fapt motorului sincron caracteristici de functionare superioare , printre care enumaram :

- Functionare precisa, sigura, silentioasa, fara socuri la toate regimurile ceea ce asigura confort pasagerilor si evita socurile dinamice de tractiune, care ar putea deteriora echipamentele si sistemele autobuzelor.
- Turatia motorului sincron nu depinde de variatia sarcinii spre deosebire de motorul asincron unde turatia scade odata cu cresterea sarcinii. Reprezinta un avantaj dinamic major, putand asigura viteze optime de circulatie in conditii de incarcare mare a autobuzelor
- Modificarea tensiunii aplicate nu afecteaza cuplul motorului sincron, in timp ce cuplul motorului asincron este perturbat. Consecinta: in cazul motorului sincron nu este afectata forta de tractiune si deci caracteristicile dinamice ale autobuzelor in conditiile in care variaza tensiunea de alimentare (la descarcarea bateriilor)
- Functioneaza corespunzator, stabil la turatii relativ mici, situatii frecvent intalnite in traficul urban. Motorul asincron nu functioneaza stabil la turatii mici si nu se poate asigura un control precis al turatiilor joase.
- Motoarele sincrone utilizate in prezent sunt constructii capsulate, care nu necesita operatii de intretinere si mentenanta periodica si cu o durata stabila de functionare mai mare de 15 ani
- Eficienta superioara a motorului sincron , nu in ultimul rand , asigura un consum redus de energie comparativ cu consumul mai crescut in cazul motorului asincron

Fata de cele mentionate mai sus , daca la prezenta procedura autoritatea contractanta impunea ca motoarele electrice sa fie sincrone , era de inteles , insa sa impui ca motorul electric sa fie asincron in conditiile in care acesta reprezinta o tehnologie mult mai veche si inferior unui motor sincron , nu reprezinta altceva decat un motiv nejustificat de restrangere a concurentei afectand tehnic si financiar interesele autoritatii contractante .

Pe piata , la momentul prezentei , marea majoritate a producatorilor folosesc motoare electrice sincrone, sunt si producatori , o mica parte , care folosesc motoare electrice sincrone / asincrone , iar altii , poate chiar un singur producator foloseste doar motor asincron .



*[Handwritten signature]*  
5

Este inadmisibil ca pentru un producator sa fie restransa participarea la prezenta procedura a marii majoritati care utilizeaza motoare sincrone , adica o tehnologie mai noua si mai avansata .

Pana la urma nu se achizitioneaza motoare electrice , ci autobuze electrice echipate cu motoare electrice , producatorii de autobuze electrice alegand varianta optima de motor electric astfel incat sa fie asigurate performante optime in conditiile unor costuri cat mai avantajoase pentru achizitor .

Drept dovada , pentru cele mentionate mai sus , dat fiind acelasi rol indeplinit de cele 2 tipuri de motor electric , sincron /asincron , autoritatile contractante din Romania in proceduri de achizitii similare cum ar fi chiar Ministerul Dezvoltarii Lucrarilor Publice si Administratiei ( 2 proceduri in derulare privind achizitia unui total de 150 autobuze electrice ) au impus in mod corect ca motorul electric sa fie sincron /asincron . Atasam prezentei dovada , inclusiv extrase din alte caiete de sarcini la proceduri similare ) .

In concluzie , rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa elimine cerinta restrictiva a unui motor electric asincron si sa impuna ca motorul electric sa fie sincron /asincron trifazat cu indeplinirea tuturor parametrilor caracteristici si functionali ce se solicita in Caietul de Sarcini , in acest fel fiind asigurat accesul mai multor ofertanti la procedura de atribuire concomitent cu asigurarea unui nivel tehnic superior pentru echipamentul de tractiune .

4. In Caietul de Sarcini , la pagina 20 , se solicita :

“ Bateriile electrice vor avea capacitatea de 160-200 kWh si vor asigura autonomia ceruta pentru autobuzele electrice conform specificatiilor din Fisa Tehnica aferenta autobuzului electric anexata caietului de Sarcini “

Fata de solicitarea unei capacitati a bateriei electrice de 160-200 kWh , astfel cum se mentioneaza la pagina 20 din Caietul de Sarcini , precizam urmatoarele :

Nu se justifica in niciun fel, tehnic sau economico -financiar , limitarea capacitatii bateriei electrice la 160 - 200 kWh , aceasta limitare fiind in contradictie cu alte cerinte din caietul de sarcini , si , totodata, in dezavantajul autoritatii contractante , dupa cum vom demonstra in continuare :

In Caietul de Sarcini se solicita in mod expres ca autobuzele ce se doresc a fi achizitionate sa asigure o autonomie de minim 150 Km efectiv rulati in cele mai defavorabile conditii , inclusiv pentru o autonomie mai mare decat valoarea minima impusa obligatorie de 150 Km , se acorda un punctaj superior , conform cu cele mentionate in Fisa de Date a Achizitiei la Factorul de Evaluare – Componenta tehnica 2- Autonomia Extinsa a autobuzului electric (A) (pagina 3 )

Evident , din cele mentionate mai sus , se poate trage concluzia ca autoritatea contractanta urmareste si apreciaza (acorda un punctaj maxim ) pentru asigurarea unei autonomii cat mai mari !

La pagina 47 din Caietul de Sarcini , autoritatea contractanta mentioneaza ca ofertantul va lua in calcul un parcurs mediu anual de 100.000 Km/autobuz electric , aceasta insemnand practic aproximativ 270 km /zi autobuz electric , imposibil de realizat cu o baterie avand capacitatea de 160-200 kWh .

Ori , asigurarea unei autonomii cat mai mari pentru autobuzul electric , in acord cu interesul autoritatii contractante , implica folosirea unei baterii electrice cu o capacitate cat mai mare , nicidecum limitarea capacitatii bateriei la 200 kWh.

De altfel , in acord cu punctul nostru de vedere , chiar autoritatea contractanta precizeaza foarte clar si in contradictie cu limitarea impusa la pagina 20 , urmatoarele :

“ Tipul , numarul si caracteristicile tehnice (raportul energie /masa , etc ) ale bateriilor electrice va fi ales de catre producatorul autobuzelor electrice , astfel incat sa asigure functionalitatea sigura , respectiv o autonomie de minim 150 Km efectiv rulati in cele mai defavorabile conditii (functionarea sistemului de incalzire si cu incarcare maxima de persoane )



Si atunci , de ce limitarea capacitatii bateriei la 160 -200 kWh , cand o capacitate mai mare a bateriei raportata la specificul autobuzului , ar insemna o siguranta mai mare in exploatare si o autonomie mai mare .

Pe de alta parte , autoritatea contractanta a impus ca greutatea bateriilor electrice sa fie de : maxim 1750 Kg , astfel cum reiese din formularul : CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ŞI MAXIMALI – AUTOBUZ ELECTRIC.

Conform si cu acesta cerinta , precizam ca se pot oferi si baterii cu o capacitate mai mare de 200 kWh avand o greutate mai mica decat 1750 Kg .

In concluzie , ofertarea unei capacitati de baterii mai mari (fara a impune o limitare superioara) reprezinta o caracteristica de performanta majora in conditiile in care sunt respectate toate celelalte conditii si limitari din caietul de sarcini (greutatea maxima a bateriilor, capacitatea de transport, dimensiunile principale, etc ) si asigura o autonomie superioara, care acopera aproape intreg parcursul zilnic al autobuzelor , fara a mai fi necesare incarcari intermediare de natura a perturba fluxul de trafic prin retragerea autobuzelor pentru incarcare .

Fata de cele mentionate mai sus , rugam CNSC sa constate ca impunerea unei limite de 160-200 kWh pentru capacitatea bateriei electrice nu reprezinta altceva decat un motiv pentru restrangerea concurentei , in conditiile in care se pot oferi baterii electrice cu o capacitate mai mare de 200 kWh care asigura o autonomie mai mare , concomitent cu respectarea tuturor celorlalte conditii din caietul de sarcini si , pe cale de consecinta , sa oblige autoritatea contractanta sa modifice capacitatea bateriei , respectiv in loc de 160-200 kWh , sa impuna minim 160 kWh .

5. Cerinta masurarii autonomiei autobuzelor electrice este in dezacord cu alte cerinte tehnice solicitate in caietul de sarcini , inclusiv cu prevederile legale specifice unui trafic urban

Astfel , la pagina 22 din Caietul de Sarcini , autoritatea contractanta solicita :

“ Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 150 km , efectiv rulati , intre doua incarcari , cu o viteza maxima de 80 KM /h , in conditiile in care functioneaza sistemul de incalzire sau climatizare la capacitatea maxima de utilizare a instalatiei de racire/incalzire si cu incarcare maxima de persoane .

Adica se solicita o autonomie minima masurata la o viteza de 80 Km/h

Ori , in Formularul - CENTRALIZATOR PARAMETRI TEHNICI MINIMALI ŞI MAXIMALI – AUTOBUZ ELECTRIC, - viteza maxima a autobuzelor se solicita a fi limitata la : 70 km/h.

Pe de alta parte , autobuzele ce se doresc a fi achizitionate sunt destinate utilizarii in interiorul orasului, unde viteza maxima legala este 50 km/h (exceptional pe anumite portiuni 60 km/h).

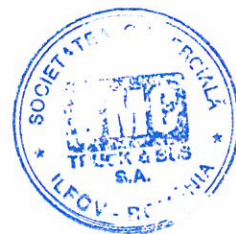
In aceste conditii nu se justifica impunerea unei autonomii minime la o viteza de 80 km/h.

In consecinta se impune revizuirea cerintei referitoare la modul de determinare a autonomiei minime , inclusiv precizarea in concret a documentelor /rapoartelor ce se doresc a fi prezentate de catre ofertanti pentru demonstrarea autonomiei , autonomia fiind si factor de evaluare .

In consecinta rugam CNSC sa oblige autoritatea contractanta sa revizuiasca cerinta determinarii autonomiei si sa indice in clar documentele /rapoartele /buletinele necesare a fi prezentate de catre ofertanti de natura a dovedi autonomia autobuzelor electrice oferitate .

In sustinerea contestatiei noastre, rugam CNSC sa constate ca Autoritatea Contractanta Municipiul Barlad a inteles sa defasoare prezenta procedura cu incalcarea legislatiei specifice in domeniul achizitiilor publice in vigoare , enumerand fara a ne limita la urmatoarele :

Art. 49 din Legea 98 /2016



Handwritten signature and initials in blue ink.

“ Autoritățile contractante au obligația să acorde operatorilor economici un tratament egal și nediscriminatoriu și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională.”

Art 50 din Legea 98 /2016

“ (1) Autoritățile 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. “

Art 154 din Legea 98/2016

“ Autoritatea contractanta are obligatia de a elabora documentatia de atribuire care contine toate informatiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completa , corecta si precisa cu privire la cerintele achizitiei , obiectul contractului si modul de desfasurare a procedurii de atribuire “

Art 155 din Legea 98 /2016 :

“(6) Specificatiile tehnice trebuie sa permita tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire si nu trebuie sa aiba ca efect introducerea unor obstacole nejustificate fata de asigurarea unei concurente efective intre operatorii economici “

Art 156 din Legea 98 /2016

“ 5) În cazul în care autoritatea contractantă stabilește specificațiile tehnice potrivit dispozițiilor alin. (1) lit. a), aceasta nu respinge o ofertă pentru lucrări, produse sau servicii care sunt conforme cu un standard național care transpune un standard european, cu un agreement tehnic european, cu o specificație tehnică comună, cu un standard internațional sau cu un sistem de referință tehnic elaborat de un organism european de standardizare, dacă aceste specificații vizează cerințele de performanțe sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă.”

(6) În cazul prevăzut la alin. (5), ofertantul demonstrează în oferta sa, prin orice mijloace adecvate, inclusiv cele prevăzute la art. 158, că lucrările, produsele sau serviciile conforme standardului satisfac cerințele de performanță sau cerințele funcționale stabilite de autoritatea contractantă.”

Ori , dupa am aratat pe parcursul prezentei , documentatia de atribuire este neclara si contine limitari de natura tehnica nejustificate de natura a ingradi concurenta in detrimentul utilizarii eficiente a fondurilor .

In consecinta rugam CNSC sa admita contestatia astfel cum a fost formulata si sa oblige autoritatea contractanta sa procedeze in consecinta .

Atasat transmitem Caietul de Sarcini la procedura si extrase din Caiete de Sarcini la alte proceduri de achizitie similare drept dovada .

Va multumim

Cu respect ,

SC BMC TRUCK & BUS SA

Tudor Marian

