



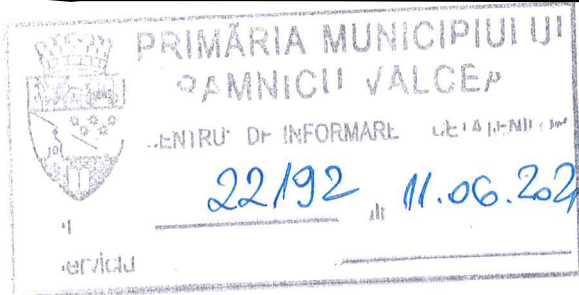
Consiliul
Național de
Soluționare a
Contestațiilor



str. Stavropoleos nr. 6, sectorul 3, București, România, CP 030084, CIE 20329980,
tel. +40-21-3104641, tel. +40-21-3104670, fax. +40-21-3104642,
e-mail: office@cnsr.ro, www.cnsr.ro, http://portal.cnsr.ro

MUNICIPIUL RÂMNICU VÂLCEA

Râmnicu Vâlcea, str. General Praporgescu
nr. 14, județul Vâlcea



Vă transmitem alăturat, în original, Decizia nr. [redacted] din data de [redacted] privind soluționarea contestației formulate de [redacted] în procedura de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii unui contract având ca obiect „Furnizare autobuze pentru obiectivul de investiții Alinierea parcului ETA SA la cerințele dezvoltării durabile”, inițiată prin publicarea, în SEAP, a anunțului de participare nr. CN1030572/29.04.2021, spre luare la cunoștință și măsuri.

**PREȘEDINTE,
Florentina DRĂGAN**





În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) 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

Nr. [REDACTED]

Data: [REDACTED]

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTED], înaintată de [REDACTED] cu sediul în [REDACTED]

[REDACTED]

documentației de atribuire elaborate de autoritatea contractantă MUNICIPIUL RÂMNICU VÂLCEA, cu sediul în Râmnicu Vâlcea, str. General Praporgescu nr. 14, județul Vâlcea, în procedura, licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de „Furnizare autobuze pentru obiectivul de investiții *Alinierea parcului ETA SA la cerințele dezvoltării durabile*”, inițiată prin publicarea anunțului de participare nr. CN1030572/29.04.2021, s-a solicitat obligarea autorității contractante la „adoptarea de măsuri de remediere, în sensul clarificării/eliminării/modificării unor elemente din documentația de atribuire, prelungirea perioadei de depunere a ofertelor și suspendarea procedurii sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea contestației”.

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

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. [REDACTED] contestă documentația de atribuire întocmită de autoritatea contractantă MUNICIPIUL RÂMNICU VÂLCEA, în ceea ce privește

loturile 1 și 2. Criticile au vizat prevederi ale fișei de date (numerotate în contestație I.1 și I.2) și ale caietului de sarcini (numerotate de la II.1 la II.7).

(I) Contestatorul susține că cerința privind experiența similară aferentă loturilor 1 și 2 este excesivă și restricționează concurența, astfel încât se impune modificarea ei.

În primul rând, contestatorul solicită clarificarea cuantumului experienței similare solicitate, deoarece există o discrepanță în fișa de date, între valorile menționate pentru lotul 2. La secțiunea III.1.3.a) din fișa de date, *Capacitatea tehnică și/sau profesională*, pentru ambele loturi, se menționează expres: *Prin produse similare se înțeleg autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (CNG)*. Or, limitarea produselor similare exclusiv la autobuzele alimentate cu gaz natural comprimat (CNG), dublat de stabilirea unui nivel foarte ridicat valoric al experienței similare (raportat la situația existentă în piață), este excesivă raportat la complexitatea contractului ce face obiectul procedurii.

Contestatorul arată, pe de o parte (i) că volumul autobuzelor CNG livrate este semnificativ mai mic decât cel al autobuzelor diesel, astfel că nu se poate asigura o selectare pe baze reale competitive a producătorilor de autobuze exclusiv din categoria CNG, iar pe de altă parte că (ii) alte autorități contractante din România, care au derulat proceduri tot pentru autobuze CNG, au permis ca "produsele similare" să includă mijloace de transport în comun, iar nu doar autobuze CNG.

În continuare, invocând și citând prevederile art. 178 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și art. 2 din Instrucțiunea nr. 2/02017 a ANAP, contestatorul susține că, din anul 2019, în România au fost derulate doar 3 proceduri de atribuire care au avut ca obiect autobuze CNG, respectiv proceduri derulate de Municipiul Râmnicu Vâlcea, Municipiul Giurgiu și Municipiul Sibiu, din care se poate observa că, pe lângă numărul extrem de redus de proceduri, ce au vizat atribuirea de autobuze CNG în ultimii 3 ani, autoritățile contractante, altele decât Râmnicu Vâlcea (respectiv Giurgiu și Sibiu), nu doar că nu au impus experiență similară în livrarea de autobuze CNG, dar au impus și o limită valorică cu mult mai mică decât valoarea estimată a procedurii.

În contextul situației de fapt, dar și al prevederilor legale citate, care impun stabilirea cerinței de experiență similară în raport, inclusiv, cu natura obiectului contractului, cu respectarea principiului proporționalității, contestatorul consideră necesară modificarea cerinței experienței similare, pentru ambele loturi 1 și 2, prin raportare la întreaga categorie a autobuzelor de transport în comun (indiferent de motorizare-inclusiv de exemplu diesel). Autobuzele diesel sunt similare ca tip și complexitate autobuzelor CNG ce urmează a fi achiziționate în cadrul procedurii (situația fiind identică în cazul autobuzelor pe bază de benzină), astfel că nu se justifică excluderea acestora din cadrul experienței similare acceptate și limitarea acestei proceduri numai producătorilor de autobuze CNG.

Arată contestatorul că un producător de autobuze diesel dispune de resursele umane și tehnice pentru a produce autobuze CNG la standardele

de calitate solicitate prin caietul de sarcini, întrucât din punct de vedere tehnic, principalele diferențe dintre un autobuz CNG și unul diesel le constituie motorizarea și sistemul de stocare a combustibilului (rezervoare).

În ceea ce privește dimensiunile autobuzului, caroseria, designul interior/exterior, sistemele software, acestea sunt identice sau cel puțin similare, atât în cazul autobuzelor CNG, cât și a celor ce funcționează pe bază de alți combustibili, diferențe constructive există, în principal, în ceea ce privește motorul și rezervorul de combustibil, înălțimea autobuzului crește datorită faptului că o anumită parte din rezervor este localizată pe acoperiș.

Contestatorul precizează că experiența în livrări de autobuze destinate transportului public nu poate fi însă ignorată strict pe motive ce țin de motorizarea și sistemul de stocare a combustibilului autovehiculelor, în special în contextul în care este o practică frecvent întâlnită situația în care producătorii de autobuze achiziționează motoare, fie acestea diesel sau CNG, de la un alt furnizor specializat. Producătorii de autobuze nu sunt producători de motoare, ci integratori ai acestor motoare într-un concept/design pe care producătorul de autobuz îl realizează.

Prin urmare, indiferent de tipul de motorizare, ar trebui avută în vedere, în mod esențial, capacitatea de a integra unitar toate componentele unui autobuz într-un singur concept destinat transportului în comun. Or, această capacitate este specifică tuturor producătorilor de autovehicule de transport în comun, nu doar producătorilor de autobuze CNG.

Contestatorul mai arată că luarea în calcul a autobuzelor diesel (sau cu alte tipuri de combustibili) pentru evaluarea experienței similare ar asigura concurența și ar permite accesul mai multor producători de autobuze cu o experiență vastă la procedura. Acești potențiali ofertanți, deși nu au livrat în mod neapărat autobuze CNG, în valoare cumulată de 14.000.000 lei (lot 1)/ 22.000.000 lei (lot 2), au capacitatea de a produce astfel de vehicule, în raport de experiența similară a acestora în producția de autobuze diesel/alți combustibili, care sunt similare celor CNG din punct de vedere al complexității.

Cuantumul valoric al experienței similare, solicitat de autoritatea contractantă în procedură, doar pentru autobuze CNG, este dificil de atins în condițiile actuale, în special în condițiile în care tendința achiziționării de autobuze CNG este relativ nouă, iar până în prezent s-a înregistrat o cerere relativ scăzută pentru asemenea mijloace de transport, raportat la cererea pentru alte tipuri de motorizări.

Or, în condițiile în care această cerință este, oricum, excesivă, raportat la complexitatea contractului, aceasta se impune a fi modificată pentru ambele loturi, în sensul includerii în cadrul produselor similare și a autobuzelor de transport în comun (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel), întrucât livrarea acestora este de natură să facă dovada că ofertantul are capacitățile și competențele necesare îndeplinirii conforme a caietului de sarcini.

Contestatoarea susține că, alternativ, autoritatea contractantă ar trebui obligată, cel puțin, la reducerea semnificativă a cuantumului valoric solicitat pentru experiența similară în producerea de autobuze CNG – pentru ambele loturi 1 și 2, considerând însă că solicitarea unui nivel valoric mai ridicat al experienței similare, pentru orice mijloace de transport în comun (inclusiv alte tipuri de motorizări, eg. diesel), ar fi mai degrabă de natură a satisface nevoile autorității contractante, care trebuie astfel să se asigure că selectează ofertanți care au capacitatea reală de a produce astfel de autobuze.

(II.1) În ce privește specificațiile din caietul de sarcini care contravin legislației achizițiilor publice sau care se impun a fi modificate/clarificate, contestatoarea susține că cerința prevăzută în Secțiunea 2.1.1 - pag. 9 și 69 din caietul de sarcini, potrivit căreia materialele utilizate se vor încadra în prescripțiile Internaționale privind reciclarea, nu se justifică având în vedere categoria autobuzelor ce fac obiectul procedurii, și anume, autobuze de categoria M3, clasa I.

De asemenea, contestatorul arată că prescripțiile internaționale privind reciclarea există și impun anumite cerințe, exclusiv în ceea ce privește categoriile de autobuze M1 și N1, astfel că autoritatea contractantă impune respectarea unor cerințe inaplicabile categoriei de autobuze ce face obiectul caietului de sarcini. Potrivit Regulamentului CEE-ONU 133 *Dispoziții uniforme privind omologarea auto-vehiculelor în ceea ce privește reutilizarea, reciclabilitatea și recuperabilitatea acestora care reprezintă prescripțiile internaționale în materie de reciclare în industria autovehiculelor*, domeniul de aplicare al Regulamentului îl reprezintă, potrivit art. 1.1, exclusiv vehiculele din categoria M1 și N1 și piesele acestor vehicule. Or, având în vedere că autoritatea contractantă nu solicită autobuze din aceste categorii, ci vehicule din categoria M3, rezultă că prescripțiile internaționale la care aceasta face trimitere sunt inaplicabile în acest caz și, prin urmare, se impune eliminarea acestei cerințe din caietul de sarcini.

(II.2) Contestatorul cere completarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.1.4 - pag. 10 și 70 din caietul de sarcini, cu privire la caracteristicile masice - cu depășirea maselor maxime admise de legislație sau, alternativ, modificarea capacității minime de pasageri.

Astfel, contestatorul susține că, potrivit fișei de date și caietului de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat:

LOT 1 - 12 autobuze, de min. 10 m, capacitate minimă 85 locuri;
LOT 2 - 16 autobuze, de min. 12 m, capacitate minimă 100 locuri;
iar potrivit pct. 2.1.4:

Ofertantul va detalia prin documentație caracteristicile masice și repartiția pe toate punțile astfel:

- masa utilă (kg, tone);
- masa proprie autobuz conform directivei 97/27/CE (kg);
- masa totală (maximă autorizată) a autobuzului (kg);

Se va specifica obligatoriu repartiția sarcinilor pe punți.

De asemenea, conform Directivei 96/53/CE de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional și a Ordonanței nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, completată și modificată (care transpune și cerințele din directiva sus menționată), masele maxime admise au fost stabilite astfel:

- *Masa totală maximă admisă - autobuz 2 axe - 19,5 tone (punctul 2.3.1.C din Anexa 2 la OG nr. 43/1997 - similar în Directiva menționată, punctul 2.3.1 din Anexa 1);*
- *Masa maximă admisă pe axe - axa motoare - 11,5 tone (punctul 3.4.2 din Anexa 2 la OG 43/1997 - similar în Directiva menționată, punctul 3.4.2 din Anexa 1)*

Or, capacitatea minimă de locuri (pasageri) solicitată nu poate fi atinsă dacă se păstrează încadrarea în masele maxime admise menționate.

Arată contestatorul, cu titlul de exemplu, că autobuzul *CNG Mercedes Conecto - 12 m* are o masă totală de 19 to, însă asigură transportul a 99 de pasageri cu masa pe axa motoare de 13 tone. Aceasta în condițiile în care menționează că numărul de pasageri este asigurat fără aer condiționat. Or, aparatura de aer condiționat aduce o masă suplimentară și, prin urmare, determină un număr și mai mic de pasageri, deși axa motoare este deja de 13 tone.

Mai mult, se menționează expres că valorile pot diferi în funcție de cerințele locale.

În cazul autobuzului *IVECO - 10 m*, acesta are o masă totală de 19 to și asigură 97+1 pasageri, cu masa pe axa motoare tot de 13 tone. Se menționează, de asemenea, expres, că acest număr diferă în funcție de masele admisibile. Prin urmare și la acest autobuz, se menționează o masă pentru axa motoare 13 tone. Deci, nu se poate atinge numărul minim de pasageri cu masele maxime admise stabilite, atât la nivel european, cât și în România.

Citând prevederile art. 41 din OG nr. 43/1997, contestatorul arată că autoritatea contractantă are, fie posibilitatea de a stabili mase admise mai mari decât cele stabilite la nivel național/european, caz în care va fi necesară o autorizație specială de transport, fie de a diminua capacitatea minimă a pasagerilor.

Contestatorul susține că se impune însă modificarea expresă a cerințelor caietului de sarcini: (i) fie în sensul diminuării capacității minime a locurilor (la app. 80 locuri pentru autobuzul de 10 m și app. 90 locuri la autobuzul de 12 m), (ii) fie menționarea expresă a maselor maxime admise, atât cea totală, cât și cea pe axa motoare, peste nivelul stabilit în OG nr. 43/1997 și la nivel european, respectiv la 20 tone masă totală și 12,5/13 tone masă pe axa motoare.

(II.3) În continuare, contestatorul solicită completarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.1 - pag. 11 și 71 din caietul de sarcini, cu privire la condițiile tehnice privind motorul. Potrivit pct. 2.4.1 Motorul: *Autobuzele vor fi dotate cu motoare cu aprindere prin scânteie, carburant utilizat, gaz*

natural comprimat, cu șase cilindri în linie, cu supraalimentare [...] și, raportat la practica din industrie și la motoarele frecvent folosite pentru autobuzele CNG de către majoritatea producătorilor de pe piață, contestatoarea susține că cerința privind dotarea motorului exclusiv cu o sursă de supraalimentare apare drept restrictivă și disproporționată, limitând nejustificat opțiunile ofertanților, întrucât:

- există soluții echivalente, din punct de vedere tehnic, dar cu o performanță îmbunătățită, și anume turbo supraalimentarea - o soluție ce presupune un supraalimentator, alimentat de o turbină în fluxul de evacuare. În cazul grupului *turbo supraalimentare* (procedeul turbo), acestea sunt antrenate de o turbină cu gaze acționată de gazele de ardere evacuate din cilindri, fiind legată la galeria de evacuare a motorului (spre deosebire de supraalimentare, care este dependentă de rotațiile motorului);

- tehnologia turbo este cea folosită la majoritatea motoarelor moderne și de către marea majoritate a producătorilor din industrie, fiind superioară, din punct de vedere tehnic;

- nu există o nevoie reală a autorității contractante pentru dotarea motoarelor exclusiv cu o sursă de supraalimentare.

Pentru motivele arătate, contestatorul consideră că se impune completarea cerinței de la pct. 2.4.1 (pag. 11 și 71) prin permiterea soluției tehnice de turbo supraalimentare, astfel: *Autobuzele vor fi dotate cu motoare cu aprindere prin scânteie, carburant utilizat, gaz natural comprimat, cu șase cilindri în linie, cu supraalimentare sau cu turbo supraalimentare [...].*

(II.4) În ceea ce privește cerința prevăzută în Secțiunea 2.4.1.2 - pag. 13 și 74 din caietul de sarcini cu privire la instalația de răcire, respectiv: „[...] conductele instalației de răcire și climatizare să fie din țevi cu înaltă rezistență la coroziune (alamă, inox), izolate termic pe circuitul de climatizare, garantată de toată durata normală de utilizare [...]”, potrivit căreia, singurele materiale din care pot fi fabricate țevile pentru a oferi o rezistență înaltă la coroziune sunt alama și inoxul, contestatorul susține că nu poate fi acceptată, fiind restrictivă în mod nejustificat.

Contestatorul arată că există materiale și soluții tehnice echivalente, care asigură același grad de rezistență înaltă la coroziune, dar care în momentul de față sunt excluse, fără vreo necesitate reală a autorității contractante de a limita aceste materiale la alama și inox.

Având în vedere că există soluții echivalente din punct de vedere al rezistenței la coroziune, pentru a nu restricționa proiectarea sistemului de răcire a motorului exclusiv la anumite materiale, contestatorul susține că aliajul de aluminiu și cupru ar trebui incluse în cerințele caietului de sarcini, solicitând completarea cerinței de la pct. 2.4.1.2 - pag. 13 și 74, astfel:

Potrivit secțiunii 2.4.1.2: *[...] conductele instalației de răcire și climatizare să fie din țevi cu înaltă rezistență la coroziune (alamă, inox, aliaj de aluminiu, aliaj de cupru sau echivalent), izolate termic pe circuitul de climatizare, garantată de toată durata normală de utilizare [...].*

(II.5) Contestatorul solicită modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.2 - pag. 14 și 74 din caietul de sarcini cu privire la cutia de viteze, potrivit căreia: *Condiții tehnice [...]: - 3 senzori temperatură (unitate de comandă electronică, retarder, baie ulei), funcționare controlată electronic, echipare cu retarder primar, asigurarea unui cuplu cât mai mare (2000Nm) care face posibilă o schimbare a treptelor de viteze la un număr de redus de turații ale motorului (sub 1400 rot/min.) [...]*".

Având în vedere dimensiunile autobuzului (10m) și puterea motorului solicitată de minim 200 kW potrivit caietului de sarcini, contestatorul susține că necesarul de 2000 Nm pentru cuplul motorului apare ca fiind excesiv și dificil de implementat din punct de vedere tehnic, limitând în mod nejustificat opțiunile ofertanților, fără o nevoie reală a autorității contractante de a avea un cuplu de 2000 Nm.

Contestatorul solicită modificarea cerinței după cum urmează: *Condiții tehnice [...]: - 3 senzori temperatură (unitate de comandă electronică, retarder, baie ulei), funcționare controlată electronic, echipare cu retarder primar, asigurarea unui cuplu cât mai mare (2000Nm minim 1400 Nm cu cuplu primar sau 1900 Nm cu cuplu primar de întârziere plus frână de motor) care face posibilă o schimbare a treptelor de viteze la un număr de redus de turații ale motorului (sub 1400 rot/min.) [...]*.

(II.6) Potrivit secțiunii 2.4.5: *Pernele de aer și amortizoarele față-spate ale autobuzelor vor fi de aceeași marcă și tipodimensiune*, contestatorul arată că cerința este nejustificată, raportat la nevoile autorității contractante, menționând că nevoia acestora este de a avea perne de aer și amortizoare în conformitate cu cerințele caietului de sarcini, funcțional pe toată durata de garanție, fără a avea vreo relevanță practică sau tehnică marca acestor perne de aer/amortizoare, atât timp cât acestea sunt conforme cu cerințele caietului de sarcini.

Prin urmare, contestatorul susține că se impune modificarea cerinței menționate astfel: *Pernele de aer și amortizoarele față-spate ale autobuzelor vor fi de aceeași marcă și tipodimensiune pe fiecare dintre osii (aceeași marcă pentru osia din față și aceeași marcă pentru osia din spate)*.

(II.7) În continuare, contestatorul solicită modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.9.10 - pag. 25 și 86 din caietul de sarcini cu privire la sistemul de climatizare, respectiv: *Autobuzele vor fi echipate cu următoarele sisteme de încălzire, ventilație și condiționarea aerului: - instalație de încălzire a salonului, a cabinei și degivrare a parbrizului din instalația de răcire a motorului și un alt sistem independent de acesta; se vor respecta prevederile regulamentul nr. 121 al Comisie Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor [2016/18] și regulamentul (UE) nr. 672/2010 al comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală*

a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate.

Contestatorul arată că Regulamentul (UE) nr. 672/2010, indicat de către autoritatea contractantă în cerința respectivă, este aplicabil exclusiv autovehiculelor din clasa M12, astfel cum prevede art. 1 al Regulamentului: „Prezentul regulament se aplică autovehiculelor din categoria M1 prevăzute cu parbriz, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE”.

Prin urmare, Regulamentul exclude din sfera de aplicare autovehiculele din categoria M3 (cele care fac obiectul prezentei proceduri), drept pentru care se impune eliminarea acestei referințe.

Contestatoarea susține că se impune modificarea specificației după cum urmează: *Autobuzele vor fi echipate cu următoarele sisteme de încălzire, ventilație și condiționarea aerului: - instalație de încălzire a salonului, a cabinei și degivrare a parbrizului din instalația de răcire a motorului și un alt sistem independent de acesta; se vor respecta prevederile regulamentul nr. 121 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE ONU)—Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor [2016/18] Regulamentului nr. 122 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Specificații tehnice uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele de încălzire ale acestora și regulamentul (UE) nr. 672/2010 al comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de dejivrare și de dezaburire a parbrizului a anumitor autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2000 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate.*

Contestatorul susține că se impune obligarea autorității 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.

Totodată, contestatorul susține că se impune suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației, fiind îndeplinite prevederile art. 22 din Legea nr. 101/2016.

Prin adresa nr. [REDACTAT] înregistrată la CNSC sub nr. [REDACTAT], autoritatea contractantă a transmis un punct de vedere față de cererea de suspendare a procedurii, formulată de [REDACTAT] în cuprinsul contestației susținând că o parte a măsurilor de remediere solicitate de contestator au fost îndreptate, prin transmiterea spre publicare, în JOUE și SEAP, a eratei nr. EN1028176/13.05.2021.

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că erata nr. EN 1028176/13.05.2021 a primit Avizul Conform Necondiționat nr.

4068/9226/13.05.2021 și a fost transmisă spre publicare în JOUE, urmând a se publica în data de 19.05.2021.

Prin adresa nr. 18630/18.05.2021, înregistrată la CNSC sub nr. 25727/18.05.2021, autoritatea contractantă a transmis un punct de vedere, solicitând respingerea contestației, ca nefondată, cu consecința menținerii actelor contestate, ca legal întocmite.

În ceea ce privește criticile referitoare la experiența similară aferentă Lotului 2, autoritatea contractantă susține că, așa cum s-a specificat și în punctul de vedere nr. 18280/R714.05.2021, o parte a măsurilor de remediere solicitate de contestator au fost îndreptate, prin transmiterea spre publicare în JOUE și SEAP a Eratei nr. EN1028176/13.05.2021.

De asemenea, autoritatea contractantă precizează că Erata nr. EN 1028176/13.05.2021 a fost transmisă spre publicare în JOUE, urmând a se publica în data de 19.05.2021, drept pentru care solicită respingerea punctul I.1.1 din contestație, ca rămas fără obiect.

Referitor la cerința prevăzută în Secțiunea 2.1.1 - pag. 9 și 69 din caietul de sarcini, privind reciclarea, respectiv „...eliminarea acestei cerințe din caietul de sarcini, dată fiind inaplicabilitatea prevederilor Regulamentului CEE-ONU 133”, autoritatea contractantă menționează că nu a invocat în această secțiune un act normativ care să fie strict respectat de către ofertanți. Cerința invocată cu privire la autobuzele M3, privind reciclarea, se menține așa cum a fost precizată în caietul de sarcini, autoritatea contractantă precizând că a avut în vedere posibilitatea ca după scoaterea din uz a vehiculelor, acestea să poată fi valorificate conform legilor în vigoare.

În ceea ce privește solicitarea contestatorului (II.2) de completare a cerinței prevăzute în Secțiunea 2.1.4 - pag. 10 și 70 din caietul de sarcini cu privire la caracteristicile masice - cu depășirea maselor maxime admise de legislație sau, alternativ, modificarea capacității minime de pasageri:

“(...) Se impune însă modificarea expresă a cerințelor caietului de sarcini (i) fie în sensul diminuării capacității minime a locurilor (la app. 80 locuri pentru autobuzul de 10 m și app. 90 locuri la autobuzul de 12 m), (ii) fie menționarea expresă a maselor maxime admise atât cea totală cât și cea pe axa motoare, peste nivelul stabilit în OG nr. 43/1997, fie la nivel european, respectiv la 20 tone masa totală 12,5/ 13 tone masa pe axa motoare.”, autoritatea contractantă susține că acceptă diminuarea capacității minime a locurilor astfel:

- *Autobuzele cu lungimea de minim 12 m - capacitate totală minimă 90 locuri (pe scaune și în picioare)*

- *Autobuzele cu lungimea de minim 10 m - capacitate totală minimă 80 locuri (pe scaune și în picioare).*

Referitor la solicitarea (II.3) privind completarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.1 - pag. 11 și 71 din caietul de sarcini, cu privire la condițiile tehnice privind motorul, autoritatea contractantă precizează că se menține cerința caietului de sarcini, arătând că, prin această cerință, nu a impus metoda de supraalimentare, ci a lăsat la aprecierea ofertanților orice

modalitate pe care aceștia o consideră viabilă pentru a realiza puterea motorului.

În ceea ce privește (II.4) modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.1.2 - pag. 13 și 74 din caietul de sarcini, cu privire la instalația de răcire „(...) va solicităm respectuos completarea cerinței de la pct. 2.4.1.2 - pag. 13 și 74, astfel:

Potrivit secțiunii 2.4.1.2: „[...] conductele instalației de răcire și climatizare să fie din țevi cu înaltă rezistență la coroziune (alama, inox, aliaj de aluminiu, aliaj de cupru sau echivalent), izolate termic pe circuitul de climatizare, garantată de toată durata normală de utilizare [...]”, autoritatea contractantă susține că se menține cerința caietului de sarcini, în ceea ce privește conductele instalației de răcire. De asemenea, autoritatea contractantă precizează că nu a fost invocat de contestator actul normativ încălcat prin această cerință, iar prin materialul alama înțelege aliajul de cupru și zinc la care se face referire în contestația formulată ca fiind soluție echivalentă.

Autoritatea contractantă menționează că a avut în vedere, la formularea acestei cerințe, că alama și inoxul sunt cele mai puțin active, în seria potențialului electrochimic al metalelor.

Autoritatea contractantă susține că acceptă completarea cerinței doar pentru conductele instalației de climatizare, în cazul căreia se pot folosi conducte din aliaj de aluminiu, aliaj de cupru sau echivalent.

În ceea ce prevede solicitarea contestatorului (II.5) privind modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.2 - pag. 14 și 74 din caietul de sarcini cu privire la cutia de viteze, autoritatea contractantă acceptă modificarea cerinței din caietul de sarcini, astfel: *3 senzori temperatură (unitate de comandă electronică, retarder, baie ulei), funcționare controlată electronic, echipare cu retarder primar, asigurarea unui cuplu cât mai mare (minim 1400 Nm cu cuplu primar) care face posibilă o schimbare a treptelor de viteze la un număr redus de turații ale motorului (sub 1400 rot/min.).*

Referitor la solicitarea (II.6) privind modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.5 - pag. 15-16 și 76 din caietul de sarcini, cu privire la suspensie, autoritatea contractantă susține că acceptă cerința ca pernele de aer și amortizoarele să fie de aceeași marcă și tipodimensiune pe fiecare dintre axe, respectiv aceeași marcă și tipodimensiune pe puntea față și aceeași marcă și tipodimensiune pe puntea spate.

În ceea ce privește solicitarea (II.7) privind modificarea cerinței prevăzute în Secțiunea 2.4.9.10 - pag. 25 și 86 din caietul de sarcini, cu privire la sistemul de climatizare, autoritatea contractantă acceptă ca fiind eroare materială invocarea în cuprinsul acestei secțiuni a Regulamentului nr. 121 (CEE ONU) și precizează că se va aplica regulamentul nr. 122 (CEE ONU).

Referitor la solicitarea contestatoarei privind obligarea autorității 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, având în vedere că termenul de depunere a ofertelor este 15.06.2021, autoritatea

contractantă consideră că este suficient pentru elaborarea ofertelor chiar și în situația măsurilor de remediere și va lua decizia de prelungire a termenului limită de depunere a ofertelor, dacă este cazul, cu respectarea prevederilor legale în materia achizițiilor publice.

Prin adresa nr. 18962/19.05.2021, înregistrată la CNSC sub nr. 26280/20.05.2021, autoritatea contractantă a transmis clarificările din oficiu la documentația de atribuire, publicate în SEAP, la data de 19.05.2021.

Prin adresa nr. 18782/18.05.2021, înregistrată la CNSC sub nr. 26314/20.05.2021, autoritatea contractantă a transmis copia dosarului achiziției publice.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la CNSC sub nr. 27502/27.05.2021, contestatorul a transmis *Concluzii scrise*, susținând că își menține solicitarea (I.1) ce a vizat experiența similară aferentă loturilor 1 și 2, precum și pe cele de la pct. II.1 și II.3, considerându-le remediate pe celelalte.

Față de susținerile părților și de documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

MUNICIPIUL RÂMNICU VÂLCEA a inițiat, la 29.04.2021, o procedură de licitație deschisă organizată în vederea atribuirii unui contract având ca obiect „Furnizare autobuze pentru obiectivul de investiții Alinierea parcului ETA SA la cerințele dezvoltării durabile”, prin publicarea în SEAP, a anunțului de participare nr. CN1030572.

Nemulțumită de documentația de atribuire, [REDACTAT] a formulat contestația de față, solicitând cele precizate în partea introductivă a deciziei.

Preliminar, Consiliul constată că, pentru a îndeplini obligația stabilită la art. 61¹ alin. (1) din Legea nr. 101/2016, [REDACTAT] a înaintat recipisele de consemnare a cauțiunii nr. [REDACTAT], în valoare de 220.000 lei, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, în data de 07.05.2021, pentru Lotul 1 și nr. [REDACTAT], în valoare de 220.000 lei, emisă de CEC Bank – Sucursala Victoria, în data de 07.05.2021, pentru Lotul 2.

În ceea ce privește cererea de suspendare a procedurii, Consiliul s-a pronunțat prin Încheierea nr. 1301/C3/1167 din data de 14.05.2021, în sensul respingerii ei, ca nefondată.

Consiliul reține că autoritatea contractantă a publicat, în 18.05.2021, erata EN1028176, iar în 19.05.2021 clarificări asupra documentației de atribuire. Întrucât, prin noile informații, achizitorul a dat curs unora dintre solicitările contestatorului, cel din urmă consideră remediate criticile pe care le-a formulat la pct. II.2, II.4-II.7.

Văzând că măsurile adoptate de autoritatea contractantă sunt considerate suficiente de către contestator, Consiliul va respinge, ca rămase fără obiect, criticile de la pct. II.2, II.4-II.7.

La pct. I din contestație, sunt formulate două critici împotriva cerințelor de dovedire a experienței similare, în ceea ce privește cuantumul ei și categoria de produse.

La I.1, contestatorul solicită clarificarea cuantumului experienței similare solicitate, deoarece există o discrepanță în fișa de date/III.1.3.a) *Capacitatea tehnica si/sau profesionala*, între valorile menționate pentru Lotul 2:

- *Ofertanții trebuie să facă dovada livrării de produse similare în ultimii 3 ani, calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, în valoare cumulată de minimum 14.000.000 lei fără TVA, la nivelul a minimum un contract.*

- *Ofertanții vor include în DUAЕ, informații cu privire la livrarea de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, în valoare cumulată de minimum 22.000.000 lei fără TVA, la nivelul a minimum un contract, cu indicarea valorilor, recomandărilor/proceselor-verbale de recepție/certificatelor constatatoare, etc., emise sau contrasemnate de autoritățile contractante sau de către clienții privați datelor și a beneficiarilor publici sau privați. Prin produse similare se înțeleg autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (CNG).*

Prin erata EN1028176, a fost corectată valoarea experienței similare, de la 22.000.000 la 14.000.000, astfel: *1.1.Ofertanții vor include în DUAЕ, informații cu privire la livrarea de produse similare în ultimii 3 ani calculați retroactiv de la data limită de depunere a ofertelor, în valoare cumulată de minimum 14.000.000 lei fără TVA, la nivelul a minimum un contract, cu indicarea valorilor, recomandărilor/proceselor-verbale de recepție/certificatelor constatatoare, etc., emise sau contrasemnate de autoritățile contractante sau de către clienții privați datelor și a beneficiarilor publici sau privați.*

De asemenea, pentru ambele loturi, a fost modificată, prin erată și cerința: *Prin produse similare se înțeleg autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (CNG), cu forma*

Prin produse similare se înțeleg autobuze publice/autobuze pentru transport persoane/autobuze cu motoare alimentate cu combustibili alternativi, așa cum sunt aceștia definiți conform art. 3 lit. a) din LEGEA nr. 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Fiind eliminată neconcordanța, critica I.1 va fi respinsă, ca rămasă fără obiect.

La pct. I.2, contestatorul solicită, pentru ambele loturi:

- diminuarea cuantumului experienței similare și
- modificarea cerinței de experiență similară *Prin produse similare se înțeleg autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (CNG), prin includerea în cadrul produselor similare și a autobuzelor de transport în comun (indiferent de motorizare, inclusiv de exemplu diesel).*

Achizitorul, prin erata din 18.05.2021, a modificat cerința, astfel: *Prin produse similare se înțeleg autobuze publice/autobuze pentru transport persoane/autobuze cu motoare alimentate cu combustibili alternativi, așa cum sunt aceștia definiți conform art. 3 lit. a) din LEGEA nr. 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.*

Prin concluziile din 27.05.2021, contestatorul își menține solicitarea de diminuare a cuantumului experienței similare la lotul 1 (la lotul 2 fiind redusă cu 7 milioane lei).

De asemenea consideră, pe de o parte, neclară cerința publicată prin erată, întrucât, în opinia sa, *nu reiese cu claritate dacă autoritatea contractantă a avut în vedere:*

(i) *fie trei variante alternative pentru produsele similare, respectiv oricare dintre următoarele variante:*

- *autobuze publice sau;*
- *autobuze pentru transport persoane sau;*
- *autobuze cu motoare alimentate cu combustibili alternativi,*

(ii) *fie varianta în care accepta drept produse similare doar autobuze publice de transport persoane ce au motoare alimentate cu combustibili alternativi.*

Pe de altă parte, consideră că autoritatea contractantă, prin modificarea cerinței, *încearcă limitarea produselor similare la autobuze ce au "motoare alimentare cu combustibili alternativi".*

Analizând modul de formulare a cerinței din erată- *Prin produse similare se înțeleg autobuze publice/autobuze pentru transport persoane/autobuze cu motoare alimentate cu combustibili alternativi, așa cum sunt aceștia definiți conform art. 3 lit. a) din LEGEA nr. 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi,* Consiliul observă că autoritatea contractantă a introdus, între cele trei tipuri de autobuze câte un separator grafic, care înlocuiește conjuncția subordonată "sau", permițând ofertanților să-și demonstreze experiența similară prin oricare din variantele propuse, nicidecum doar printr-una dintre ele.

Cât privește temerea contestatorului, privind o eventuală alăturare a dispoziției finale din cerință (referitoare la art. 3 lit. a) din Legea nr. 34/2017), la primele două tipuri de autobuze, Consiliul o apreciază ca neîntemeiată, întrucât necesitatea autorității contractante (detaliată în caietul de sarcini) nu este de a se achiziționa autobuze alimentate cu combustibil alternativ. Având în vedere prevederile art. 172 alin. (3) din Legea nr. 98/2016 (*Autoritatea contractantă stabilește numai cerințe de participare care sunt necesare și adecvate pentru a se asigura că un candidat/ofertant are capacitatea juridică și financiară și competențele tehnice și profesionale pentru a executa contractul de achiziție publică/acordul-cadru care urmează să fie atribuit*), criteriul privind capacitatea tehnică și profesională trebuie înțeles prin raportare la modul de executare a viitorului contract.

Deci, nu se poate reține că autoritatea contractantă ar fi stabilit experiența similară ce ar rezulta doar din furnizarea de autobuze alimentate cu *combustibili alternativi, definiți prin Legea nr. 34/2017*.

Din contră, prin cerința actuală, se permite participarea mai multor operatori economici, respectiv a celor care au furnizat oricare dintre cele trei variante

- *autobuze publice;*
- *autobuze pentru transport persoane;*
- *autobuze cu motoare alimentate cu combustibili alternativi, așa cum sunt aceștia definiți conform art. 3 lit. a) din LEGEA nr. 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.*

Cât privește solicitarea de diminuare a cuantumului experienței similare și la lotul 1, Consiliul o consideră neîntemeiată, întrucât autoritatea contractantă, prin modificarea definiției produselor similare, a permis participarea la procedură a unui număr mai mare de operatori economici, cu livrări de tipuri diferite de autobuze. Astfel, valoarea stabilită prin fișa de date și raportată la produsele similare se încadrează în prevederile permise de lege.

Față de solicitarea contestatorului de la pct. II.I, privind eliminarea, din caietul de sarcini, a cerințelor referitoare la reciclarea materialelor, de la pag. 9 și 69, întrucât *prescripțiile internaționale privind reciclarea există și impun anumite cerințe exclusiv în ceea ce privește categoriile de autobuze M1 și N1, (...) nu categoriei de autobuze ce face obiectul prezentul Caiet de sarcini (vehicule din categoria M3)*, autoritatea contractantă a precizat, în punctul de vedere, că *nu a invocat niciun act normativ, și că a avut în vedere posibilitatea ca după scoaterea din uz a vehiculelor, acestea să poată fi valorificate conform legilor în vigoare.*

Consiliul observă că, deși achizitorul, în caietul de sarcini solicită ca *Materialele utilizate se vor încadra în prescripțiile internaționale privind reciclarea*, în punctul de vedere susține că s-a referit *la posibilitatea ca, după scoaterea din uz a vehiculelor, acestea să poată fi valorificate conform legilor în vigoare.*

Însă, conform prevederilor din Legea nr. 212/2015 privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz, "valorificarea materialelor" se concretizează în diverse acțiuni (cum ar fi cele de reutilizare, reciclare ori alte forme de valorificare), în funcție de substanțele/componentele materialelor:

Art. 1. - (1) Prezenta lege stabilește măsuri care urmăresc prevenirea formării de deșuri provenite de la vehiculele scoase din uz, reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor economici direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz. (...).

Art. 3. - În scopul prevenirii apariției deșeurilor, fabricanții de vehicule, în colaborare cu fabricanții de componente și de materiale, sunt obligați să ia măsurile necesare, conform legislației în vigoare, pentru:

a) limitarea și reducerea utilizării substanțelor periculoase în activitatea de producere a vehiculelor începând din faza de proiectare, pentru a evita poluarea mediului, pentru a facilita pregătirea pentru reutilizarea, reciclarea componentelor și materialelor, precum și pentru a evita necesitatea eliminării deșeurilor periculoase;

b) proiectarea și producerea noilor vehicule cu luarea în considerare a posibilităților de dezmembrare, reutilizare și valorificare, în special prin reciclare, a componentelor și materialelor acestora;

c) integrarea unei cantități sporite de materiale reciclate în vehicule și în alte produse, în vederea dezvoltării piețelor de desfacere pentru materialele reciclate.

Luând în considerare dispozițiile mai sus menționate, Consiliul constată că prevederile din caietul de sarcini nu sunt explicite, întrucât se referă doar la materialele reciclabile, iar necesitatea achizitorului ar fi de valorificare a întregului vehicul, conform susținerilor din punctul de vedere.

Prevederile art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016 (*Documentația de atribuire conține orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire*) atrag atenția asupra formulării unor cerințe clare, ce trebuie să permită operatorilor economici întocmirea unor oferte competitive. Lipsind toate elementele pentru întocmirea ofertei, Consiliul va obliga autoritatea contractantă să elimine din caietul de sarcini referirea la reciclarea materialelor și să precizeze dispozițiile legale aplicabile valorificării vehiculelor scoase din uz.

Prin pct. II. 3 din contestație, se solicită completarea cerinței din caietul de sarcini/secțiunea 2.4.1 (pag. 11 și 71)- *Motorul: Autobuzele vor fi dotate cu motoare cu aprindere prin scânteie, carburant utilizat, gaz natural comprimat, cu șase cilindri în linie, cu supraalimentare [...]*", astfel: *Autobuzele vor fi dotate cu motoare cu aprindere prin scânteie, carburant utilizat, gaz natural comprimat, cu șase cilindri în linie, cu supraalimentare sau cu turbo supraalimentare.*

Contestatorul susține că cerința privind dotarea motorului exclusiv cu o sursă de supraalimentare apare drept restrictivă și disproporționată, nu menționează expres că sunt soluții echivalente/superioare.

Consiliul consideră neîntemeiată critica, deoarece prin caietul de sarcini nici nu s-a impus dotarea motorului cu o singură sursă, dar nici nu s-a interzis prezentarea unor soluții superioare. Cerințele din caietul de sarcini fiind minimale, ofertantul poate prezenta o propunere tehnică ce aduce avantaje achizitorului. Specificațiile tehnice, în forma reclamată, permit deschiderea spre concurență, participarea la procedura de atribuire a operatorilor economici care pot oferta autobuze dotate cu motoare care ating parametrii minimi din documentația de atribuire.

Autoritatea contractantă confirmă că metoda de supraalimentare este liberă, ceea ce înseamnă că soluția propusă de contestator nu trebuie indicată explicit în caietul de sarcini.

Pentru îndeplinirea caracteristicilor tehnice, achizitorul a indicat documentele doveditoare: *Ofertantul va prezenta principalii indici de performanță ai motorului susținuți prin documente eliberate de laboratoare acreditate conform modelului de fișa tehnică prezentat în regulamentul R85 CEE-ONU (...).*

Dacă contestatorul apreciază că oferta sa va cuprinde un motor cu parametrii ce aduc avantaje achizitorului, iar eventualul document eliberat de laborator nu ar demonstra respectarea minimumului din caietul de sarcini, acesta are dreptul de a prezenta alte documente în dovedire. iar autoritatea contractantă are interdicția de a-l respinge, așa cum se prevede la art. 156 din Legea nr. 98/2016:

(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 în una dintre următoarele modalități:

a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribuie contractul;

(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 acord 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.

Referitor la capătul de cerere privind prelungirea perioadei de depunere a ofertei, Consiliul îl va respinge ca rămas fără obiect, întrucât, prin erata nr. EN1028522/02.06.2021, autoritatea contractantă a înlocuit termenul de depunere, din 15.06.2021 în 28.06.2021.

Văzând toate cele de mai sus, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul admite, în parte, contestația formulată de [REDACTAT], referitor la modificarea caietului de sarcini, la ambele loturi, în sensul eliminării referirii la reciclarea materialelor, cu precizarea dispozițiilor legale aplicabile valorificării vehiculelor scoase din uz, în maxim 10 zile de la primirea prezentei decizii. Totodată, Consiliul va respinge:

- ca neîntemeiate, criticile de la: pct. I.2, referitor la modificarea cuantumului experienței similare la lotul 1; pct. II.3;
- ca rămase fără obiect criticile de la: pct. I.2, privind modificarea definiției produselor similare; pct. II.2, II.4-II.7; cererea de prelungire a termenului de depunere a ofertelor.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Admite, în parte, contestația formulată de [REDACTAT], în contradictoriu cu MUNICIPIUL RAMNICU VALCEA și obligă autoritatea contractantă la modificarea caietului de sarcini, la ambele loturi, în sensul eliminării referirii la reciclarea materialelor, cu precizarea dispozițiilor legale aplicabile valorificării vehiculelor scoase din uz, în maxim 10 zile de la primirea prezentei decizii. Totodată, Consiliul respinge:

- ca neîntemeiate, criticile de la: pct. I.2, referitor la modificarea cantumului experienței similare la lotul 1; pct. II.3;
- ca rămase fără obiect criticile de la: pct. I.2, privind modificarea definiției produselor similare; pct. II.2, II.4-II.7; cererea de prelungire a termenului de depunere a ofertelor.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, dar împotriva ei se poate formula plângere, în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicare, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) și art. 29 din Legea nr. 101/2016.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

Redactată în 4 exemplare originale, conține 17 pagini.