



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
Nr. 1551/C4/1604
Data: 16.07.2021

Prin contestația nr. 169/28.06.2021, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 33671/30.06.2021, înaintată de SC BMC TRUCK & BUS SA, cu sediul în comuna Ciorogârla, satul Ciorogârla, Șos. București nr. 24, județul Ilfov, înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. J23/190/2002, având CUI RO 14442959, reprezentată legal de domnul Kilic Sinan, formulată împotriva documentației de atribuire elaborată de ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU, cu sediul în Bumbeshi -Jiu, str. Parângului nr. 101, județul Gorj, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă organizată în vederea atribuirii contractului având ca obiect „Furnizarea autobuze electrice”, cod CPV 34144910-0, s-a solicitat *obligarea autorității contractante la remedierea Răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 8506/17.06.2021, în sensul de a răspunde în mod clar și complet la o parte din solicitările de clarificări, astfel cum acestea au fost formulate prin adresa nr. 143/02.06.2021, însoțind răspunsul său de motive temeinic justificate.*

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 contestația de față, prin care SC BMC TRUCK & BUS SA, în calitate de operator economic interesat de participarea la procedura de atribuire în cauză, critică prevederile documentației de atribuire, solicitând obligarea autorității contractante la remedierea Răspunsului consolidat la solicitările de clarificări nr. 8506/17.06.2021, în sensul de a răspunde în mod clar și complet la o parte din solicitările de clarificări, astfel cum acestea au fost

formulate prin adresa nr. 143/02.06.2021, însoțind răspunsul de motive temeinic justificate.

Astfel, în urma analizei cerințelor din caietul de sarcini, SC BMC TRUCK & BUS SA a sesizat o serie de contradicții și inadvertențe, inclusiv solicitarea îndeplinirii unor specificații tehnice care nu se justifică, contrare chiar interesului asigurării unui transport public în siguranță și civilizată, precum și lipsa unor informații de natură a determina imposibilitatea întocmirii și înaintării unei oferte tehnice.

În consecință, cu referire la solicitările sale de clarificări, dar și ale altor potențiali ofertanți, autoritatea contractantă a publicat în SEAP, la data de 17.06.2021, Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 8506/17.06.2021.

În opinia petentei, răspunsurile sunt neclare, cerințele tehnice devenind chiar mai confuze și nejustificate, chiar incomplete, astfel:

1.Referitor la Clarificarea nr. 1 din adresa nr. 143/02.06.2021

Autoritatea contractantă a precizat în răspunsul său că „*cerința de minim 45 de persoane va fi îndeplinită de numărul de scaune fixe + numărul de călători în picioare*”, or

- numărul minim de scaune fixe solicitat /acceptat este de 11;
 - numărul minim de călători în picioare solicitat/acceptat este de 30;
- 11+30 = 41 persoane

Altfel spus, o capacitate de minim 45 de persoane nu va fi îndeplinită niciodată în condițiile în care numărul minim de scaune fixe acceptat este 11, iar numărul minim de locuri în picioare acceptat este 30.

Pe de altă parte, sesizând în caietul de sarcini o neconcordanță cu privire la cerințele autorității contractante legată de scaunele rabatabile, respectiv pe de o parte se solicită 4 scaune rabatabile, iar pe de altă parte, se lasă la latitudinea producătorului montarea de scaune rabatabile, societatea a solicitat și clarificarea acestui aspect.

Răspunsul autorității contractante nu a clarificat nici acest aspect, dimpotrivă menține 4 scaune rabatabile amplasate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități și omite un răspuns clar vizavi de faptul că, în alt punct din caietul de sarcini, montarea scaunelor rabatabile era lăsată la latitudinea producătorului.

În concluzie, se poate ajunge în situația ofertării unui tip de autobuz cu 11 scaune fixe și 30 locuri în picioare, astfel cum se solicită în caietul de sarcini, dar să nu se asigure capacitatea minimă de 45 persoane.

Scaunele rabatabile, conform cu prevederile Dir. 2007/46/CE, Reg. UE 2018/858, Reg. 107 CEE-ONU, care stau la baza omologării tipului de autobuz ofertat, nu se iau în calculul locurilor pe scaune și nici la capacitatea totală de transport (nu sunt înscrise în cartea de identitate a autovehiculului), după cum chiar autoritatea contractantă a confirmat în răspunsul său.

Contestatoarea arată că a propus suplimentarea numărului de locuri pe scaune de la minim 11 scaune fixe până la minim 15 scaune fixe cu menținerea numărului minim de 30 locuri în picioare, în acest fel fiind asigurată capacitatea de minim 45 de persoane și, în plus, montarea de

scaune rabatabile în sectorul pentru persoanele cu dizabilități să fie la latitudinea producătorului, astfel cum se solicită în caietul de sarcini, tocmai pentru a proteja sectorul persoanelor cu dizabilități, iar autoritatea contractantă a ignorat solicitarea, oferind un răspuns confuz, care relevă intenția menținerii/impunerii unui obstacol nejustificat în calea asigurării unei concurențe reale.

În sectorul destinat persoanelor cu dizabilități este reglementat a se asigura condițiile angrenării unui cărucior rulant, de exemplu, nicidecum scaune rabatabile, iar persoanele cu oarecare nevoi speciale, cum ar fi bătrâni, persoane cu copii în brațe etc, este reglementat deja a le fi destinate 4 locuri rezervate fixe în partea din față a autobuzului.

Astfel, petenta consideră că se impune clarificarea modului cum autoritatea contractantă înțelege o capacitate de minim 45 persoane, din care minim 11 scaune fixe și minim 30 locuri în picioare. De asemenea, se impune un răspuns justificat, având în vedere că autoritatea contractantă a refuzat 4 scaune fixe, în plus, în detrimentul a 4 scaune rabatabile montate în sectorul destinat persoanelor cu dizabilități, în condițiile în care cele 4 scaune fixe nu sunt montate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități.

2.Referitor la Clarificarea 3 din adresa nr. 143/02.06.2021

Contestatoarea critică faptul că autoritatea contractantă a răspuns în sensul că „*Se menține cerința din caietul de sarcini, având în vedere că pe traseu există un tronson de drum unde limita de viteză este 100 km/h.*”

Petenta învederează că și Codul Rutier impune o limită de viteză:

Art. 49 din OUG nr. 195/2002 reglementează:

(1) *Limita maximă de viteză în localități este de 50 km/h.*

(2) *Pe anumite sectoare de drum din interiorul localităților, administratorul drumului poate stabili, pentru autovehiculele din categoriile A și B, și limite de viteză superioare, dar nu mai mult de 80 km/h. Limitele de viteză mai mari de 50 km/h se stabilesc numai cu avizul poliției rutiere.*

(3) *Pe anumite sectoare de drum, ținând seama de împrejurări și de intensitatea circulației, administratorul drumului, cu avizul poliției rutiere, poate stabili și limite de viteză inferioare, dar nu mai puțin de 10 km/h pentru tramvaie și de 30 km/h pentru toate autovehiculele.*

(4) *Limitele maxime de viteză în afara localităților sunt:*

a) *pe autostrăzi - 130 km/h;*

b) *pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) - 100 km/h;*

c) *pe celelalte categorii de drumuri - 90 km/h.*

Iar la art. 50 din OUG nr. 195/2002, se prevede:

(1) *Vitezele maxime admise în afara localităților pentru categoriile și subcategoriile de autovehicule prevăzute la art. 15 alin. (2) sunt următoarele:*

a) *130 km/h pe autostrăzi, 100 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 90 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A și B;*

b) 110 km/h pe autostrăzi, 90 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 80 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile C, D și subcategoria D1;

Cum autobuzul nu este un autoturism și se încadrează la categoria D, rezultă că și în condițiile în care „tronsonul de drum” despre care face vorbire autoritatea contractantă în răspunsul său consolidat (Întrebarea 3) ar fi un drum național european sau expres, unui autobuz urban (categoria D) îi este interzis să circule cu o viteză mai mare de 90Km/h, după cum reglementează art. 50 (b) din OUG nr. 195/2002.

În concluzie, petenta apreciază că motivul invocat de autoritatea contractantă nu se justifică, ba chiar este interzis de lege.

3.Referitor la Clarificarea 4 din adresa nr. 143/02.06.2021

SC BMC TRUCK & BUS SA, arată că răspunsul autorității contractante a fost că „Se dorește ca autobuzul să fie echipat cu suspensie pneumatică și să permită «funcția de îngenunchere» pentru accesul facil al persoanelor cu dizabilități, conform cerințelor din caietul de sarcini”, răspuns, care în opinia sa, este incomplet, evaziv și superficial, autoritatea făcând referire la funcția de îngenunchere pentru accesul facil al persoanelor cu dizabilități, în condițiile în care s-au solicitat clarificări/confirmări cu referire la suspensia integral pneumatică solicitată în caietul de sarcini.

În consecință, autoarea contestației apreciază că se impune un răspuns clar și complet cu referire la suspensia integral pneumatică solicitată în caietul de sarcini.

Autoritatea contractantă a transmis punctul său de vedere nr. 9151/02.07.2021, înregistrat la Consiliu cu nr. 34665/06.07.2021, prin care solicită respingerea contestației, ca neîntemeiată și nefondată, având în vedere următoarele considerente:

1. Referitor la critica cu privire la capacitatea de transport, aceasta precizează că la formularea cerinței s-a avut în vedere că, în situația în care în timpul unei călătorii în care cele patru scaune rabatabile sunt ocupate, iar în autobuz se urcă o persoană cu dizabilități, cele patru persoane ce ocupă locurile pe scaunele rabatabile se vor ridica în picioare pentru a permite rabatarea celor 4 scaune. Astfel, persoanele transportate în picioare vor fi în număr de 34, în caz contrar, persoanele care stau pe cele 4 scaune rabatabile (strapotine) ar trebui să coboare din mijlocul de transport, sau persoana cu dizabilități să nu aibă acces în autobuz.

2. Referitor la critica cu privire la „Limitator viteză - 100km/oră”, autoritatea contractantă precizează că la formularea cerinței s-a avut în vedere că traseul autobuzelor implică și circulația acestora pe sectoare de drum național (DN 66) și drum european (E81), viteza maximă admisă pentru această categorie de mijloace de transport fiind de 90 km/h, conform art. 50 alin. (1) lit. b) din OUG nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Raționamentul solicitării ca autobuzele să fie limitate la maxim 100 de km/h, respectiv, cu 10 km/h în plus față de viteza maximă admisă este acela de a conferi mijlocului de transport un plus de putere în situația în care ar fi nevoie să execute manevra de depășire, dar și pentru a evita ca

pe aceste sectoare de drum autobuzul să fie operat la parametrii maximi (în situația în care s-ar fi solicitat o limitare a vitezei la 90 km/h).

De asemenea, în opinia autorității contractante, acceptarea ca autobuzele să fie limitate la o viteză maximă mai mică, așa cum a solicitat contestatoarea, implică acceptarea unor produse net inferioare din punct de vedere tehnic, această cerință fiind direct proporțională cu una dintre caracteristicile tehnice cele mai importate, și anume autonomia autobuzelor, care conform caietului de sarcini este de 150 km/ o încărcare.

3. Referitor la critica cu privire la „*suspensia va fi integral pneumatică*”, autoritatea contractantă precizează că, din punctul său de vedere, suspensie pneumatică este echivalent suspensie integral pneumatică (în caietul de sarcini nu s-a cerut un sistem mixt de suspensie de modul parțial pneumatică).

Autoritatea contractantă susține că nu a precizat numărul pernelor de aer și nici al amortizoarelor atât pe axa față, cât și pe axa spate, deoarece prin caietul de sarcini s-a solicitat un autobuz cu dimensiunile între 7.500,00 mm și respectiv maxim 11.000,00 mm, autobuze care pot avea un număr de 4, 6 sau mai multe perne de aer și implicit amortizoare, în funcție de dimensiunile acestuia, astfel pentru a nu restricționa participarea ofertanților, nu a fost solicitat un anumit număr de perne ori alte componente ale suspensiei.

În concluzie, aceasta apreciază criticile formulate de SC BMC TRUCK & BUS SA ca fiind neîntemeiate și nefondate, întrucât atât cerințele din caietul de sarcini, cât și clarificările transmise prin Răspunsul consolidat la solicitările de clarificări sunt clare precise și complete, nefiind susceptibile de a crea o concurență neloială sau de a produce un avantaj incorect între posibili ofertanți la procedura de atribuire.

Din analiza susținerilor părților și a documentelor existente la dosarul cauzei, Consiliul reține cele ce urmează:

ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de licitație deschisă, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1031131 din 21.05.2021 și a documentației aferente, pentru atribuirea unui contract având ca obiect „*Furnizarea autobuze electrice*”, valoarea totală estimată fiind de 6.049.994,46 lei, fără TVA. Criteriul de atribuire stabilit este „*Cel mai bun raport calitate-preț*”.

Împotriva prevederilor documentației de atribuire, în speță împotriva documentului „*Răspuns consolidat la solicitările de clarificări*” nr. 8506/17.06.2021, SC BMC TRUCK & BUS SA a formulat prezenta contestație prin care solicită obligarea autorității contractante la remedierea acestuia, în sensul de a răspunde în mod clar și complet la o parte din solicitările de clarificări ale contestatoarei, așa cum au fost formulate cu adresa nr. 143/02.06.2021.

Consiliul constată că la dosarul cauzei a fost depusă de către SC BMC TRUCK & BUS SA recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 207308032/1 din 01.07.2021, a sumei de 121.000,00 lei, emisă de CEC – Sucursala

Victoria, respectându-se, astfel, dispozițiile art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Cauțiunea constituită se va restitui, la cerere, nu mai devreme de 30 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii, în temeiul art. 61¹ alin. (5) și (6) din Legea nr. 101/2016.

Pe fondul cauzei, Consiliul constată că prin contestația depusă de SC BMC TRUCK & BUS SA sunt formulate critici cu privire la răspunsul dat de către autoritatea contractantă solicitărilor de clarificări transmise de contestatoare cu adresa nr. 143/02.06.2021.

În susținerea criticilor contestatoarea arată că la solicitarea nr. 1, 3 și 4, răspunsurile autorității contractante au fost de natură a menține starea de neclaritate, cerințele tehnice devenind mai confuze, nejustificate și incomplete.

Analizând prin solicitare de clarificări și răspunsul autorității contractante la acesta, Consiliul constată că solicitarea de clarificări a avut următorul conținut:

„În caietul de sarcini, paginile 9-10; 20, se solicită:

«Autobuzele vor avea o capacitate minimă de transport astfel - total 45 persoane din care:

- 11 scaune fixe*
- 4 scaune rabatabile*
- 30 călători în picioare»,*

iar, la pagina 11, se precizează:

«Producătorul poate suplimenta numărul de locuri pentru călătorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile. Aceste scaune rabatabile vor fi amplasate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități».

Date fiind cele menționate, este clar că autoritatea contractantă dorește o capacitate totală de transport de minim 45 de persoane.

Însă, în conformitate cu prevederile Legislației Europene în vigoare - Dir. 2007/46/CE, Reg. UE 2018/858, Reg. 107 CEE-ONU, care reglementează omologarea tipului de autobuze ce se dorește a fi achiziționat, scaunele rabatabile (strapotine) nu se iau în calcul nici la numărul de locuri pe scaune și nici la capacitatea totală de transport.

În aceste condiții, capacitatea totală de transport, de minim 45 de persoane dorită de autoritatea contractantă, conform cu legislația în vigoare, nu poate fi asigurată decât de:

- Minim 15 scaune fixe la care se adaugă*
- Minim 30 de călători în picioare*

În consecință, se impune modificarea cerinței din caietul de sarcini cu privire la capacitatea totală de transport, astfel:

«Autobuzele vor avea o capacitate totală de transport de minim 45 persoane din care:

- minim 15 scaune fixe*
- minim 30 călători în picioare».*

Peste capacitatea de transport de minim solicitată (45 persoane), producătorul poate suplimenta numărul de locuri pentru călătorii din autobuzul electric prin montarea de scaune rabatabile. Aceste scaune rabatabile vor fi amplasate în sectorul pentru persoanele cu dizabilități”.

iar răspunsul autorității contractante a fost

„Autobuzele vor avea o capacitate minimă de transport astfel:

- 11 scaune fixe

- 4 scaune rabatabile (care se vor monta în locul aferent persoanelor cu dizabilități

- 30 călători în picioare

- 1 loc persoane cu dizabilități

Facem precizarea că cerințele sunt minimale, cerința de minim 45 de persoane va fi îndeplinită de numărul de scaune fixe + numărul de călători în picioare”.

În analiza răspunsului Consiliul constată că autoritatea contractantă a lămurit înțelesul cerinței din caietul de sarcini potrivit căreia «Autobuzele vor avea o capacitate minimă de transport astfel - total 45 persoane din care:

- 11 scaune fixe

- 4 scaune rabatabile

- 30 călători în picioare», precizând că

„Autobuzele vor avea o capacitate minimă de transport astfel:

- 11 scaune fixe

- 4 scaune rabatabile (care se vor monta în locul aferent persoanelor cu dizabilități

- 30 călători în picioare

- 1 loc persoane cu dizabilități

Facem precizarea că cerințele sunt minimale, cerința de minim 45 de persoane va fi îndeplinită de numărul de scaune fixe + numărul de călători în picioare”.

Contrar susținerilor contestatoarei potrivit cărora scaunele rabatabile (strapotine) nu se iau în calcul nici la numărul de locuri pe scaune și nici la capacitatea totală de transport, în Regulamentul (UE) 2018/585 al Parlamentului și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și abrogare a Directivei 2007/46/CE, se stabilește astfel în Anexa 1:

„1 Definiții

1.1 «Loc așezat» înseamnă orice amplasament pe care poate sta în poziție șezând o persoană care este cel puțin la fel de voluminoasă (...)

1.2 «Scaun» înseamnă o structură completă cu tapițerie, care să fie intergrată sau nu în structura vehiculului, destinată să primească o persoană în poziția șezând”.

„2. Dispoziții generale

2.1 Numărul de locuri așezate

2.1.1. Cerințele privind numărul de locuri așezat se aplică scaunelor concepute pentru a fi utilizate când vehiculul rulează pe drum.

2.1.5. Atunci când un vehicul dispune de ancoraje pentru un scaun amovibil, acesta este luat în considerare la determinarea numărului de locuri așezate.

2.1.6. O zonă destinată unui scaun rulant ocupat este considerată un loc așezat”.

În mod evident, raportat și la prevederile Regulamentului, autoritatea contractantă a răspuns clar și complet că cerința minimă cu privire la numărul de locuri este de 45 de persoane, format din 30 de călători în picioare, iar restul de 15 locuri, formate din 11 scaune fixe (locuri așezate conform Regulamentului), 4 scaune rabatabile (locuri așezate conform pct. 2.1.5 din Anexa 1 a Regulamentului) și 1 loc pentru persoane cu dizabilități (loc așezat conform pct 2.1.6 din Anexa 1 la Regulament).

Prin urmare, Consiliul constată că SC BMC TRUCK & BUS SA interpretează greșit prevederile Regulamentului considerând că cele patru locuri pe scaune amovibile nu se iau în calculul numărului de locuri și nici la capacitatea de transport, de aici și considerarea răspunsului ca fiind nelămuritor. Pentru aceste motive, criticile vor fi respinse ca nefondate, ofertele urmând a respecta cerința de minim 45 de locuri din care 30 locuri în picioare și 15 scaune fixe (locuri așezate, care includ scaune, scaunul rulant și scaunele amovibile, conform definițiilor și prevederilor din Anexa 1 la Regulament).

Cu privire la solicitarea de clarificări de la punctul 3, respectiv întrebarea 3, contestatoarea a formulat următoarea clarificare:

„În caietul de sarcini la pagina 10 se solicită:

«Limitator viteză - 100 km/oră»

Având în vedere această cerință și luând în considerare că autobuzele ce se doresc a fi achiziționate sunt destinate traficului urban, iar viteza maximă legală în oraș este de 50 km/h, se impune a modifica limitarea de viteză la 70 km/h practică în mod normal de toate orașele în transportul public urban. Și aceasta deoarece, dincolo de limitarea vitezei în localități la 50 Km/oră, o viteză maximă de 100 km/h este deosebit de periculoasă în cazul autobuzelor urbane (autobuzele urbane transportă pasageri și în picioare, scaunele nu sunt prevăzute cu centuri de siguranță, iar în cazul unui accident sau chiar a unei frânări bruște la o viteză de 100 km/h, consecințele pot fi deosebit de grave atât pentru călători cât și pentru siguranța circulației).

Însăși, autoritatea contractantă recunoaște la pagina 4 din caietul de sarcini că infrastructura orașului este deficitară, pietonii fiind nevoiți să circule pe marginea părții carosabile, punând astfel în pericol atât viața acestora, cât și a persoanelor aflate în autoturismele angrenate în circulație. Or, în această situație, introducerea în circulației a autobuzelor urbane cu o viteză maximă de 100 km/h nu ar face decât să amplifice pericolele la care sunt expuși atât pietonii, cât și pasagerii autobuzelor.

Pe cale de consecință, vă rugăm să procedați la modificarea cerinței limitării de viteză în sensul:

«Limitator de viteză - 70 Km/oră" iar răspunsul autorității contractante a fost că „Se menține cerința din caietul de sarcini, având în vedere că pe traseu există un tronson de drum unde limita de viteză este 100 km/h."

În soluționarea criticii, Consiliul are în vedere că autoritatea contractantă a stabilit cerința nu prin raportare la prevederile legale referitoare la limita de viteză până la care acest tip de autovehicul are dreptul să circule pe drumurile publice ci la parametrii tehnice de calitate pe care produsul trebuie să îi respecte.

Astfel, Consiliul constată că potrivit 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”.

De asemenea, Consiliul mai are în vedere că autoritatea contractantă stabilește aceste specificații tehnice în funcție de necesitățile proprii, cu luarea în considerare a dispozițiilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016, potrivit căroră *„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 autorității contractante”.*

Raportat la aceste prevederi legale, Consiliul constată că autoritatea contractantă a justificat stabilirea unei astfel de cerințe având în vedere că traseul autobuzelor implică și circulația acestora pe sectoare de drum național (DN 66) și drum european (E81), porțiuni de drum pentru care OUG nr. 195/2002 a stabilit viteza maximă admisă pentru această categorie de mijloace de transport la 90 Km/h.

Consiliul constată că în mod întemeiat a solicitat ca limitarea la 100km/h, respectiv cu 10 km/h mai mult decât viteza maximă admisă, pentru a conferi mijlocului de transport un plus de putere în situația în care ar fi nevoit să execute manevre de depășire dar și pentru a se evita ca pe acest sector de drum mijlocul de transport să funcționeze către la limita maximă sau chiar limita maximă a acestui parametru, respectiv la 90 km/h.

Așa cum susține și autoritatea contractantă, limitarea de la 100km/h la 70 km/h, reprezintă o modificare a parametrului tehnic de la o valoare superioară la o valoare inferioară, iar argumentele contestatoarei nu sunt relevante din punct de vedere tehnic.

Consiliul are de asemenea în vedere că autoritatea contractantă are dreptul de a stabili care sunt specificațiile tehnice cu respectarea art. 155 din Legea nr. 98/2016, potrivit căruia *„(6) 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”, or, contestatoarea nu a făcut dovada că prin stabilirea cerinței „Limitator viteză - 100 km/oră” a fost restricționată participarea la procedura de atribuire și că cerința ar trebui modificată pentru a permite cât mai multor operatori economici să participe la această procedură.*

Argumentele contestatoarei potrivit căroră introducerea în circulație a autobuzelor urbane cu o viteză maximă de 100 km/h nu ar face decât să amplifice pericolele la care sunt expuși atât pietonii, cât și pasagerii autobuzelor, nu sunt de natură a conduce la concluzia cerința ar trebui

modificată în sensul limitării ei la 70 km/oră, având în vedere că nu este necesară atingerea acestei viteze tot timpul ci doar în caz de nevoie, așa cum a justificat autoritatea contractantă.

Consiliul mai reține că stabilirea specificației tehnice în acest mod nu conduce la conduita că șoferul are posibilitatea depășirii vitezei legale, ci doar că se dorește existența acestei posibilități tehnice.

Pentru aceste motive, Consiliul constată criticile nefondate.

Referitor la clarificarea 4, respectiv la întrebarea 4, Consiliul constată că a fost formulată astfel:

„În caietul de sarcini, la pagina 12 se solicită: «Suspensia va fi integral pneumatică...».

Aceasta înseamnă că legătură elastică între caroserie și punți se realizează exclusiv prin intermediul a 2 perne de aer pe axa față plus 4 perne de aer pe axa spate, fără alte elemente elastice metalice (arc parabolic sau elicoidal).

În consecință, va rugăm să confirmați că se dorește ca suspensia să fie: «integral pneumatică, gestionată electronic, cu posibilitatea ajustării gârzii la sol pe o singură parte pentru accesul persoanelor care se deplasează cu căruciorul rulant (funcția de îngenunchiere)», caz în care,

- axa față va fi echipată cu 2 perne de aer plus 2 amortizoare;*
- axa spate va fi echipată cu 4 perne de aer plus 4 amortizoare;”*

iar prin răspunsul dat, autoritatea contractantă a arătat că

„Se dorește ca autobuzul să fie echipat cu suspensie pneumatică și să permită «funcția de îngenunchere» pentru accesul facil al persoanelor cu dizabilități, conform cerințelor din caietul de sarcini.”

În soționarea criticii, Consiliul reține că prin contestația formulată, SC BMC TRUCK & BUS SA, critică faptul că răspunsul la această clarificare ar fi incomplet, evaziv și superficial în condițiile în care autoritatea contractantă face referire la funcția de îngenunchere pentru accesul persoanelor cu dizabilități deși prin solicitarea sa a cerut clarificarea/confirmarea cu referire la suspensia integral pneumatică, motiv pentru care consideră că este necesar un răspuns clar și complet cu privire la suspensia integral pneumatică solicitată prin caietul de sarcini.

Consiliul constată că autoritatea contractantă a răspuns clar că solicită suspensie pneumatică integrală care să permită funcția de îngenunchere, fără a stabili alte specificații tehnice referitoare la modul în care se obține acest parametru, ci doar a precizat că suspensia trebuie să fie pneumatică și să se țină seama de funcția de îngenunchere, funcție obligatorie având în vedere că vizează accesul în vehicul al persoanelor cu dizabilități.

Prin modul în care a formulat solicitarea de clarificări, în fapt, SC BMC TRUCK & BUS SA a solicitat să se confirme dacă soluția tehnică propusă de societatea sa este acceptată sau va fi considerată conformă.

Prin caietul de sarcini s-a stabilit în mod clar că *„Suspensia va fi integral pneumatică...”*, orice altă soluție tehnică nefiind acceptată de către autoritatea contractantă, iar precizarea referitoare la funcția de îngenunchere nu a condus la un răspuns neclar, ci doar a fost scoasă în evidență importanța acestei funcții pentru a nu fi minimizată de către potențialii ofertanți.

În consecință, luând în considerare cele mai sus menționate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA, în contradictoriu cu ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, respinge ca nefondată contestația formulată de SC BMC TRUCK & BUS SA, în contradictoriu cu ORAȘUL BUMBEȘTI - JIU.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părțile cauzei, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere în termen de 10 zile de la comunicare.

PREȘEDINTE,
Doina-Florica ENIȚĂ



MEMBRU,
Dan TRĂSNEA

Trăsnea

MEMBRU,
Daniela NANU

Nanu

Redactată în 4 exemplare, conține 11 (unsprezece) pagini.

