

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) 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, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr. 2517/C1/2848

Data: 06.09.2024

Prin contestația înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 52467/19.08.2024 (transmisă prin e-mail la data de 16.08.2024), formulată de SRL, cu sediul în, județul, înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr., având cod unic de înregistrare, reprezentată legal prin administrator și convențional prin SCA, cu sediul ales pentru comunicarea actelor de procedură în, str., județul, împotriva documentației de atribuire (lotul 4 și 5) elaborată de către, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în municipiul, str., județul, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: : „Furnizare Autospeciala cu bena cu 7 locuri de 3,5 to cu punte dubla pe spate, Autospeciala cu bena cu 7 locuri de 3,5 to, Autobasculante 10 to cu bena basculabila trilateral 4x2, Autocamioane 8x4 cu bena basculabila, Autobetoniera 10 mc”, s-a solicitat:

1. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește motorizarea prin impunerea unei puteri încadrate în intervalul 420-450 CP în locul puterii impuse în prezent de 440-450 CP.

2. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește motorizarea prin impunerea unui prag maxim al capacității cilindrice de 12.000 cmc în pragului maxim impus în prezent de 11.000 cmc.

3. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește sistemul de iluminare/semnalizare în sensul că este acceptată atât soluția care utilizează lentila Lexan pentru farurile duble LED, cât și soluția care utilizează alt tip de lentile, lentile duble LED, dar având aceleași proprietăți în ceea ce privește rezistența la impact.

4. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește sistemul de frânare pentru axele din față în sensul că este acceptată atât soluția cu discuri autoventilate, cât și cea cu tambur.

În subsidiar, în măsura în care solicitarea referitoare la modificarea caietului de sarcini nu este posibilă sau admisă, solicită anularea procedurii, cu obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor avansate cu privire la prezenta contestație.

În luarea deciziei **CONSILIUL**, legal investit, a avut în vedere următoarele:

..... SRL critică documentația de atribuire aferentă loturilor 4 și 5.

În fapt, contestatorul precizează că la o analiză atentă a datelor tehnice impuse în vederea îndeplinirii criteriilor de calificare, a constatat că acestea nu sunt unele standard sau comune pentru autovehiculele care fac obiectul prezentei proceduri, caracteristicile acestora regăsindu-se doar la un alt producător de pe piață.

Contestatorul menționează că ulterior efectuării unei analize a cerințelor tehnice impuse, a constatat că nu rezultă existența unei necesități speciale de achiziționare a unor autocamioane cu capacități sau caracteristici diferite de cele comune, achiziția urmând a deservi activitatea zilnică a autorității și a spori parcul auto existent.

În continuare, contestatorul prezintă, sub formă tabelară, cerințele pentru autocamioanele solicitate (lot 4), cât și pentru autobasculantă (lot 5).

Contestatorul consideră că specificațiile tehnice incluse în caietul de sarcini, prin raportare la caracteristicile standard ale autovehiculelor care fac obiectul prezentei proceduri, impun condiționări restrictive, iar prin mențiunile cuprinse în documentația de atribuire și cerințele specifice, este limitată concurența între operatorii economici și se încalcă principiul nediscriminării.

De asemenea, caracteristicile impuse limitează posibilitatea participării celorlalți operatori din domeniu la procedură câtă vreme neîndeplinirea lor duce la declararea neconformității ofertelor.

În acest context, consideră că se creează un avantaj evident operatorului care poate oferta autocamioane 8x4 cu putere de minim 440 CP - maxim 450 CP și o cilindree de maxim 11.000 cm³. Acestor caracteristici li se adaugă cele privind farurile duble LED și lentila Lexan rezistentă la impact.

Menționează că în contextul în care majoritatea producătorilor de camioane configurate 8x4 și destinate construcțiilor optează pentru motoare între 400 și 430 CP, nu consideră a fi optimă o putere atât de mare precum cea solicitată în caietul de sarcini.

Cu privire la capacitatea cilindrică de max. 11.000 cm³ la o putere de peste 410 CP, contestatorul consideră că nu este corelată, sens în care, prezintă, avantajele utilizării unui motor cu capacitate cilindrică de 11.596 cm³ cu putere de 430cp, respectiv:

- Cuplu mai mare și durabilitate la sarcini grele:

Motoarele cu capacitate cilindrică mai mare (11.596 cm³) produc un cuplu motor mai mare la turații mai mici. Acest lucru este esențial pentru vehiculele de tip basculă care trebuie să transporte încărcături grele, mai ales pe terenuri dificile sau în condiții de off-road. Cuplul mai mare la turații joase asigură o putere de tracțiune mai bună și o performanță superioară la pornirea de pe loc cu încărcături mari.

- Fiabilitate și longevitate:

Un motor cu o capacitate mai mare funcționează, la o sarcină mai mică pentru a produce aceeași putere comparativ cu un motor de capacitate mai mică. Aceasta reduce uzura componentelor interne ale motorului, conducând la o fiabilitate mai mare și la o durată de viață mai lungă a motorului. Astfel, cheltuielile pe termen lung legate de întreținere și reparații sunt reduse.

- Eficiență operațională în condiții de sarcină maximă:

Un motor de capacitate mare care funcționează la 430 CP este mai eficient decât un motor de capacitate mai mică care trebuie să funcționeze la 440 CP sau 450 CP pentru a atinge aceeași performanță. În mod particular, în condiții de sarcină maximă, motorul mai mare are nevoie de mai puține rotații pe minut (RPM).

- Flexibilitate în diverse condiții de operare:

Un motor cu o capacitate cilindrică mai mare este mai capabil să se adapteze la o gamă variată de condiții de operare, inclusiv sarcini fluctuante și drumuri dificile. Capacitatea motorului de a menține performanța în condiții dificile (cum ar fi urcările abrupte sau transportul de materiale foarte grele) poate aduce beneficii substanțiale în aplicabilitatea practică zilnică.

- Stabilitate termică și răcire:

Gestionarea căldurii: Motoarele cu capacitate cilindrică mai mare au un sistem de răcire mai eficient datorită volumului mai mare de lichid de răcire și suprafeței mai mari de disipare a căldurii. Acest lucru previne suprasolicitarea termică, menținând motorul la o temperatură de funcționare optimă chiar și în condiții grele de muncă, prevenind astfel riscul de avarii.

- Percepția calității și încrederea utilizatorului:

Mulți operatori de flote și utilizatori de bascule preferă motoarele de capacitate mai mare datorită reputației acestora în ceea ce privește durabilitatea și capacitatea de a face față sarcinilor grele. Alegerea unui motor mai mare, chiar dacă puterea este ușor mai mică, este percepută ca o decizie de încredere și durabilitate pe termen lung.

Arată că deși un motor de capacitate mai mică poate oferi o putere maximă ușor mai mare, un motor, spre exemplu de 11.596 cm³ și 430 CP este mai avantajos datorită cuplului motor superior, fiabilității

crescute, eficienței în condiții de sarcină maximă și performanței în diverse condiții operaționale. Aceste avantaje duc la costuri totale mai mici de operare și întreținere pe termen lung.

Menționează că referitor la caracteristicile farurilor cu lentilă LEXAM, aceasta este o specificație regăsită doar la unele dintre autocamioanele existente pe piață, fiind vorba despre o cerință concretă cu un nivel de specificitate foarte ridicat.

În ceea ce privește sistemul de frânare pe disc, precizează că acesta prezintă avantaje, dar există și câteva motive pentru care nu este întotdeauna recomandat pentru camioanele utilizate pe șantiere de construcții, prezentând, în continuare, câteva întrebări tehnice și considerații.

În continuare, contestatorul susține că prevederile caietului de sarcini și documentele prezentei proceduri sunt restrictive și prin criteriile de calificare sau punctajul acordat.

În concret, arată că în cuprinsul factorilor de evaluare se stabilește punctajul oferit în funcție de „Preț, Termen de Livrare, Termen de garanție”.

În ceea ce privește termenul de livrare, menționează că se punctează maxim - cu un procentaj de 40% - un termen de 30 de zile, însă acest termen de livrare în segmentul camioanelor pentru construcții, nu este tangibil din următoarele considerente:

- complexitatea tehnica a produsului care necesită a fi livrat.
- logistica/livrarea/ pregătirea/punerea în funcțiune a unui astfel de produs.
- documentații legale ce trebuie întocmite după semnarea contractului și până la livrare: RAR, numere provizorii, eventuale licențe de transport etc.
- materiile prime pentru un astfel de produs nu sunt stocate și sunt personalizate pentru fiecare client. Astfel fiecare autocamion are propriile lui particularități în funcție de solicitarea clientului.

Având în vedere caracteristicile solicitate prin caietul de sarcini, contestatorul consideră că impunerea unui termen de livrare de 30 de zile prin oferirea unui punctaj de 40% în cazul posibilității de respectare a acestuia, reprezintă o condiție restrictivă, câtă vreme doar un producător foarte mare, care deține în stoc aceste produse ar avea posibilitatea livrării lor în aceste condiții. Pe cale de consecință, arată că numai un astfel de producător ar putea oferi și ar obține punctajul în proporție de 40%, declarând orice alt ofertant cu o capacitate mai mică de producție. În acest fel, se îngreuează concurența și se încalcă atât principiul nediscriminării cât și al egalității de tratament, fiind în mod evident favorizați producătorii foarte mari.

În susținerea tuturor argumentelor sale, contestatorul invocă jurisprudența CJUE, precum și principiile prevăzute la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Prin punctul de vedere nr. 12575/20.08.2024, înregistrat la CNSC sub nr. 52954/20.08.2024, autoritatea contractantă solicită respingerea ca nefondată a contestației.

Referitor la solicitările contestatorului de modificare a caietului de sarcini în sensul eliminării și/sau adaptării unor cerințe restrictive pentru loturile Lot 4 Autocamioane 8x4 cu benă basculabilă - 4 buc; Lot 5 -Autobetoniera 10 mc - 1 buc, autoritatea contractantă răspunde punctual, după cum urmează:

1. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește motorizarea prin impunerea unei puteri încadrate în intervalul 420-450 Cp în locul puterii impuse de 440-450 CP.

Autoritatea contractantă precizează că nu este de acord cu modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește motorizarea, deoarece o putere mai mare este benefică pentru o exploatare optimă a autovehiculului.

2. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește motorizarea prin impunerea unui prag maxim al capacității cilindrice de 12.000 cmc în locul pragului maxim impus în prezent de 11.000 cmc.

Autoritatea contractantă precizează că nu este de acord nici cu modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește motorizarea, deoarece motoarele moderne au cilindree mai mică și putere mai mare datorită noilor tehnologii pe care le-au implementat. Mai mulți producători au motoare de până la 11.000 cmc în diverse stadii de dezvoltare. Diferențele apar din eficiența turbinei, a sistemelor de injecție și a softurilor utilizate.

3. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește sistemul de iluminare/semnalizare în sensul că este acceptată atât soluția care utilizează lentila Lexan pentru farurile duble LED cât și soluția care utilizează alt tip de lentile, lentile duble LED, dar având aceleași proprietăți în ceea ce privește rezistența la impact.

Autoritatea contractantă precizează că se poate accepta soluția care utilizează lentila Lexan pentru farurile duble LED cât și soluția care utilizează alt tip de lentile, lentile duble LED, dar având aceleași proprietăți în ceea ce privește rezistența la impact. Menționează că Lexan este un producător de plăci și componente din policarbonat care produce pentru mai mulți fabricanți din domeniul auto diverse componente.

4. Modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește sistemul de frânare pentru axele din față în sensul că este acceptată atât soluția cu discuri autoventilate cât și cea cu tambur.

Autoritatea contractantă precizează că nu este de acord cu modificarea cerințelor tehnice minimale în ceea ce privește sistemul de frânare, deoarece sistemele de frânare cu discuri sunt mai eficiente decât sistemele cu tamburi. Având în vedere că foița de frânare se repartizează 60% pe punțile din față și 40% pe punțile din spate, mulți producători își echipează mașinile cu discuri pe punțile față. Frânele cu tamburi față-spate sunt folosite la ora actuală la autocamioanele care lucrează în cariere, cerințele caietului de sarcini sunt pentru autocamioane care exploatează pe raza municipiului

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 53861/23.08.2024, autoritatea contractantă transmite dosarul achiziției publice, în copie.

Prin adresa corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 54692/28.08.2024 contestatorul depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 210490648/1, tranzacția nr. 1489728988/311978357 din 20.08.2024, eliberată de CEC Bank Sucursala, în cuantum de 19.000,00 lei, aferentă lotului 5.

Prin adresa corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 54687/28.08.2024 contestatorul depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 210490700/1, tranzacția nr. 1489730632/311982200 din 20.08.2024, eliberată de CEC Bank Sucursala, în cuantum de 60.160,00 lei, aferentă lotului 4.

Analizând susținerile și documentele depuse la dosarul cauzei,

CONSILIUL constată următoarele:

....., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de licitație deschisă online, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect: „Furnizare Autospeciala cu bena cu 7 locuri de 3,5 to cu punte dubla pe spate, Autospeciala cu bena cu 7 locuri de 3,5 to, Autobasculante 10 to cu bena basculabila trilateral 4x2, Autocamioane 8x4 cu bena basculabila, Autobetoniera 10 mc”, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând, pe în SEAP, anunțul de participare nr. /05.08.2024, conform căruia valoarea estimată a procedurii este 6.378.000,00 lei fără TVA. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al contractului este „cel mai bun raport calitate-preț”.

Prin contestația care face obiectul prezentei, ... SRL este nemulțumit de anumite specificații tehnice din caietul de sarcini aferente loturilor 4 și 5, despre care susține că ar fi de natură să restricționeze participarea la procedura de atribuire, deoarece combinația dintre intervalul îngust de putere (440-450 cai putere), împreună cu limitarea la maxim 11.000 cm³ a capacității cilindrice și marca lentilei de la faruri ar conduce la un anumit producător, pe care îl nominalizează la pag. 8 din contestație.

Ca un prim aspect, Consiliul reține că, la punctul nr. 10, aflat la pag. 5 din răspunsul consolidat nr. 12659/22.08.2024, publicat în SEAP, în anexa anunțului de participare, sub identificatorul „[CN1071772/00014] raspuns consolidat la solicitarile de clarificari.pdf.p7s”, autoritatea contractantă a reformulat cerința privind lentila farurilor în sensul dorit de contestator, motiv pentru care criticile acestuia cu privire la faruri au rămas fără obiect, urmând a fi respinse ca atare.

Cu privire la celelalte cerințe criticate, față de care autoritatea contractantă nu a adoptat măsuri de remediere, Consiliul va reține că, potrivit art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016 se instituie regula conform căreia *„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”*.

Din analiza prevederilor legale anterior reproduse, Consiliul reține că scopul formulării specificațiilor tehnice este ca autoritatea contractantă să descrie, în mod obiectiv, produsele care urmează a fi achiziționate, astfel încât acestea să corespundă necesității sale.

Totodată, se reține că art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 statuează în sensul că *„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici”*.

Rezultă că autoritatea contractantă nu poate introduce în caietul de sarcini, drept specificații tehnice, cerințe stabilite arbitrar sau preluate din documentațiile tehnice aferente unor produse existente pe piață ci trebuie să se rezume la doar la formularea specificațiilor tehnice care, pe de o parte, descriu în mod obiectiv necesitatea sa și, pe de altă parte, nu au ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

Norma juridică anterior menționată transpune în dreptul național prevederile art. 42 alin. (4) din Directiva 2014/24/UE potrivit căreia *„Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic, și nici nu se referă la o marcă, la un brevet, la un tip, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor întreprinderi sau produse. Această mențiune sau trimitere este autorizată, cu titlu excepțional, în cazul în care nu este posibilă o descriere suficient de exactă și de inteligibilă a obiectului contractului în*

conformitate cu alineatul (3). Mențiunea sau trimiterea respectivă este însoțită de cuvintele «sau echivalent»„.

Scopul reglementărilor anterior menționate se regăsește în cadrul considerentului 74 al Directivei 2014/24/UE, potrivit căruia „*Specificațiile tehnice stabilite de achizitorii publici trebuie să permită ca achizițiile publice să fie deschise concurenței și să îndeplinească obiectivele de sustenabilitate. În acest scop, ar trebui să fie posibilă prezentarea unor oferte care să reflecte diversitatea soluțiilor tehnice, a standardelor și a specificațiilor tehnice de pe piață, inclusiv a celor definite pe baza criteriilor de performanță legate de ciclul de viață și de sustenabilitatea procesului de producție a lucrărilor, a produselor și a serviciilor.*

Prin urmare, specificațiile tehnice ar trebui elaborate în așa fel încât **să se evite** restrângerea în mod artificial a concurenței prin **cerințe care** favorizează un anumit operator economic, în sensul că **preiau caracteristicile esențiale ale produselor, serviciilor sau lucrărilor oferite în mod obișnuit de acel operator economic**. Elaborarea specificațiilor tehnice în termeni de cerințe de performanță și funcționale permite, în general, îndeplinirea acestui obiectiv în cel mai bun mod posibil. Cerințele funcționale și de performanță sunt, de asemenea, mijloace adecvate de favorizare a inovării în achizițiile publice și ar trebui să fie utilizate la o scară cât mai largă cu putință. În cazul în care se face trimitere la un standard european sau, în absența acestuia, la un standard național, ofertele care au la bază soluții echivalente ar trebui să fie luate în considerare de către autoritățile contractante. Responsabilitatea de a face dovada echivalenței cu eticheta solicitată ar trebui să revină operatorului economic”.

Verificând incidența prevederilor anterior menționate în speța dedusă soluționării, Consiliul reține că, la punctul 4, aflat la pag. 3-4 din răspunsul consolidat menționat mai sus, autoritatea contractantă a răspuns la solicitarea de clarificări formulată de un operator economic interesat, în sensul înlocuirii intervalului restrictiv 440-450 CP cu un interval practic nelimitat, precizând că se acceptă orice motor cu putere de minim 440 CP.

Consiliul reține că cerința privind puterea motorului, în forma remediată, nu este restrictivă deoarece, nefiind menționată ca valoare fixă sau ca interval apropiat ca întindere unei valori fixe ci ca interval limitat doar în partea inferioară la valoarea 440 cai putere, societatea contestatoare are deplina libertate să propună orice autovehicul a cărui putere să aibă orice valoare mai mare decât limita stabilită de către autoritatea contractantă.

Faptul că autoritatea contractantă a stabilit câte o anumită limită atât pentru puterea motorului cât și pentru capacitatea acestuia nu poate conduce la concluzia că cerința este restrictivă, câtă vreme societatea

contestatoare nu a demonstrat faptul că, la nivel mondial, nu ar exista niciun alt produs în afară de cel indicat în contestație care să îndeplinească simultan ambele cerințe, respectiv să fie echipat cu motor care are capacitate de maxim 11 litri și produce minim 440 CP.

În soluționarea contestației, Consiliul reține că autoritatea contractantă a fost în măsură să indice în punctul de vedere motive concrete pentru care îi este necesară o putere cât mai mare care să se obțină la o capacitate (volum cilindric) cât mai mic, respectiv faptul că urmărește să achiziționeze produse moderne, caracterizate de putere mai mare la cilindrul mai mic datorită noilor tehnologii pe care le-au implementat producătorii, fiind de notorietate că diferențele apar din eficiența turbinei, a sistemelor de injecție și a soft-urilor utilizate.

În ceea ce privește specificația tehnică referitoare la sistemul de frânare, Consiliul reține că societatea contestatoare nu contestă eficiența sporită a frânelor pe disc față de cele pe tambur însă susține că acest tip de frână (pe disc) nu ar fi util autorității contractante deoarece utilizarea pe șantier a vehiculelor cu frână pe disc ar putea conduce la uzura prematură sau distrugerea acestora datorită prezenței prafului.

Consiliul reține că argumentele contestatorului privind sistemul de frânare nu reprezintă aspecte de legalitate a cerințelor respective ci aspecte de oportunitate, aflate în marja de apreciere a autorității.

Mai mult, Consiliul reține că, prin punctul de vedere, autoritatea contractantă infirmă presupunerile contestatorului, susținând că vehiculele nu vor fi utilizate în condiții caracterizate de praf intens, cum sunt, de exemplu, carierele, ci vor fi utilizate pe raza municipiului Napoca.

În ceea ce privește criticile contestatorului privind pretinsul caracter restrictiv al factorului de evaluare privind termenul de livrare, Consiliul le va respinge ca neîntemeiate, motivat de faptul că cerința furnizării vehiculelor în 30 de zile nu este specificație tehnică astfel încât societatea contestatoare să fie obligată la respectarea lui sub sancțiunea respingerii ca neconformă, ci este parte din algoritmul de acordare a punctajului pentru unui din factorii de evaluare tehnici.

Cu alte cuvinte, contestatorul nu este împiedicat cu nimic să participe la procedură cu alt termen de livrare care să se încadreze în limita de 90 de zile stabilită de autoritatea contractantă la punctul 3.5.2 din caietul de sarcini iar opțiunea ofertării unui termen de livrare de 30 de zile (asociat conform algoritmului de punctare valorii maxime de 40% din punctaj) revine fiecăruia dintre ofertanți, în funcție de valoarea pe care o poate oferta în cadrul celorlalți factori, respectiv prețul ofertei și durata garanției.

Totodată, din analiza factorului de evaluare anterior menționat, Consiliul reține că acesta se încadrează în situația prevăzută la art. 188

alin. (1) din Legea nr. 98/2016, potrivit căreia „Factorii de evaluare prevăzuți la art. 187 [alin. \(4\)](#) au legătură directă cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru atunci când se referă în orice mod la produsele, serviciile sau lucrările care urmează a fi furnizate/prestate/executate în temeiul contractului de achiziție publică/acordului-cadru și în orice stadiu al ciclului lor de viață, chiar dacă acești factori nu fac parte din substanța materială a produselor, serviciilor sau lucrărilor respective” coroborat cu alin. (2) lit. a) din aceeași normă juridică, potrivit căreia „În sensul dispozițiilor alin. (1), autoritatea contractantă poate avea în vedere factori de evaluare în legătură cu: a) procesul specific de producție, furnizare sau comercializare a lucrărilor, produselor sau serviciilor”.

Totodată, se reține că factorul de evaluare referitor la termenul de livrare respectă prevederile art. 32 alin. (8) din HG nr. 395/2016 deoarece, pe de o parte, are legătură directă cu natura și obiectul contractului de achiziție publică ce urmează să fie atribuit și, pe de altă parte, reflectă un avantaj pe care autoritatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului de evaluare respectiv, respectiv faptul că autoritatea contractantă poate dispune cât mai repede de vehiculele necesare desfășurării activității.

Totodată, Consiliul urmează să respingă și critica contestatorului privind ponderea de 40% alocată factorului de evaluare termenul de livrare apreciind că, prin raportare la justificarea din strategia de contractare, respectiv necesitatea respectării termenelor de execuție a lucrărilor de modernizare, întreținerea și repararea străzilor în Municipiul, prin aprovizionarea la timp cu materiale, termenul de 30 de zile asociat punctajului maxim apare ca fiind în concordanță cu prevederile art. 32 alin. (9) lit. a) din HG nr. 395/2016, fără a conduce la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire.

Consiliul va reține că, niciunde în legislația în vigoare nu se prevede dreptul operatorilor economici de a solicita sau propune și, cu atât mai mult, obligația autorității contractante de a modifica documentația de atribuire după cum solicită sau propune fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită, doar pe raționamentul că acesta din urmă nu produce sau comercializează produsele solicitate în cadrul caietului de sarcini.

Altfel spus, scopul organizării loturilor contestate este achiziționarea unor vehicule care să îndeplinească necesitățile autorității contractante, raportat la activitățile din cadrul acesteia, și nu comercializarea unor anumite vehicule din portofoliul operatorului economic care a formulat contestația, care au caracteristici inferioare.

Astfel fiind, autoritatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic

care a formulat contestație sau după caracteristicile produselor pe care acesta le comercializează; opțiunea modificării cerințelor impuse operatorilor economici reprezintă un drept al autorității, iar, nu o obligație, Consiliul neputând sancționa autoritatea contractantă pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări componenței lotului sau cerințelor tehnice ale acestora, în condițiile în care nu se probează caracterul restrictiv al acestora.

Pentru considerentele anterior expuse, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația formulată de SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Pentru aceste motive
în baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă

Obligatorie.

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

**Complet de soluționare a contestațiilor
în domeniul achizițiilor publice:**

Consilier de soluționare

.....

PREȘEDINTE

....

Consilier de soluționare

.....

Redactat practicaua deciziei

...

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