CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR

C.N.S.C.

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

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) şi ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile şi căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii, precum şi pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. ...
Data: ...

Prin contestaţia nr. 341/23.10.2017, înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 45109/25.10.2017, depusă de către SC ... SA, cu sediul în ..., având număr de înregistrare la Oficiul Registrului Comerţului ... şi Cod Unic de Înregistrare ..., formulată împotriva documentaţiei de atribuire, elaborată de către ..., cu sediul în ... calitate de entitate contractantă în procedura de licitaţie deschisă privind atribuirea contractului având ca obiect „Furnizare mijloace de transport în comun: maxim 60 buc autobuze noi, nearticulate”, s-a solicitat:
- anularea deciziei entităţii contractante de a menţine neschimbate cerinţele prevăzute în caietul de sarcini, înscrisă în adresa nr. 8622/16.10.2017,
- obligarea entităţii contractante să accepte ca soluţie echivalentă de echipare a autobuzelor „axă faţă rigidă”, astfel cum s-a solicitat prin adresa nr. 316/05.10.2017.

CONSILIUL NAŢIONAL DE SOLUŢIONARE A CONTESTAŢIILOR,
asupra cauzei de faţă, constată următoarele:

Prin contestaţia nr. 341/23.10.2017, înregistrată la Consiliul Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor sub nr. 45109/25.10.2017, SC ... SA, în calitate de operator economic interesat să participe la procedura de atribuire în cauză, critică prevederi ale documentaţiei de atribuire pe care le consideră restrictive.

Contestatoarea menţionează că potrivit prevederilor din caietul de sarcini, mai precis pct. 2.4.4 - Puntea faţă - se menţionează: "Puntea faţă va fi de tip semipunţi independente".

La data de 05.10.2017 prin adresa nr. 316, contestatoarea a solicitat entităţii contractante să accepte şi soluţia constructivă : "axă faţă rigidă", motivat de faptul că soluţia constructivă "axă faţă rigidă" este superioară

soluţiei constructive de tip "semipunţi independente", fiind mai robustă, mai fiabilă şi comportând costuri mult mai scăzute de mentenanţă, cu aproximativ 50 % mai reduse faţă de costurile de mentenanţă pe care le comportă soluţia constructivă "semipunţi independente".

Entitatea contractantă, prin adresa nr. 8388/11.10.2017, a răspuns că îşi menţine cerinţele prevăzute în caietul de sarcini, motivând că: *"Ambele variante constructive comportă atât avantaje, cât şi dezavantaje. În ceea ce ne priveşte, noi am optat pentru varianta punţii faţă din semipunţi independente, deoarece considerăm că soluţia constructivă în cauză, corespunde şi satisface cel mai bine necesităţile CTP Cluj-Napoca S.A. în conformitate cu configuraţia traseelor şi infrastructura căii de rulare din municipiul Cluj-Napoca şi zonele limitrofe. Mai mult, bazându-ne pe experienţa noastră, văzând autobuzele cu punte faţă pe sistemul semipunţi independente pe care le deţinem, putem afirma că înregistrăm costuri scăzute de mentenanţă a acestora, întrucât calitatea drumurilor pe traseele utilizate de noi este una corespunzătoare. Astfel, având în vedere cele menţionate mai sus, entitatea contractantă menţine cerinţele prevăzute în caietul de sarcini*".

În contextul celor precizate anterior, contestatoarea apreciază, în accepţiunea dispoziţiilor art. 62 şi art. 63 din Legea nr. 99/2016, că autoritatea contractantă are obligaţia să respecte toate principiile conform art. 2 alin.(2) din Legea nr. 99/2016, în mod special un tratament egal şi nediscriminatoriu, şi să acţioneze într-o manieră transparentă şi proporţională, să nu restrângă artificial concurenţa.

Astfel, contrar dispoziţiilor legale, entitatea contractantă refuză soluţia constructivă "axa faţă rigidă" invocând motive netemeinice, cu rea credinţă, având în vedere următoarele:

- însăşi entitatea contractantă recunoaşte în clarificare că "Ambele variante contructive comportă atât avantaje, cât şi dezavantaje", de unde rezultă că soluţia constructivă "tip semipunţi independente" nu este superioară soluţiei constructive "axă rigidă", cu alte cuvinte, nu există un motiv temeinic să nu fie acceptată ca şi soluţie echivalentă "axa rigidă".

SC ... SA susţine totuşi, că soluţia constructivă "axa faţă rigidă" este superioară soluţiei "tip semipunţi independente" având în vedere următoarele :

-Fără a fi mai puţin confortabilă, silenţioasă şi fără vibraţii, soluţia constructivă „axa faţă rigidă” are două mari avantaje faţă de soluţia semiaxe independente:

a) Robusteţe: Calitatea superioră este dată de simplitatea construcţiei care reprezintă o grindă dreaptă în forma literei I ce îi conferă rezistenţă mărită la torsiuni, încovoieri, şocuri etc . Astfel este redus stresul, respectiv fisuri apărute în structura unui material ca urmare a supunerii acestuia la vibraţii pe o perioadă de timp îndelungată, transmis către caroseria autopurtată, oferindu-i o durata de viaţă mai mare. În continuare, această axă este completată de un sistem de suspensie pneumatic (perne de aer) cu amortizoare de şoc care amortizează orice vibraţie ar apărea din cauza denivelărilor căii de rulare.

b) Costuri scăzute de mentenanţă, fiind mult mai uşor de întreţinut decât soluţia semipunti independente. Prin alegerea unei astfel de soluţii,

costurile de mentenanţă ale axei faţă scad cu până la 50 %, tocmai datorită simplităţii soluţiei constructive.

Astfel cum se exprimă în clarificare, autoritatea contractantă nu-şi permite să facă o comparaţie sau să susţină faptul că, costurile de mentenanţă ar fi mai crescute în cazul soluţiei "axă faţă rigidă", care ar fi putut fi un motiv de respingere temeinic al axei rigide, ci se rezumă doar la a menţiona că "înregistrăm costuri scăzute de mentenanţă în cazul tip semipunţi independente" .

Entitatea contractantă ar da dovadă de rea credinţă, dată fiind experienţa sa în exploatarea autovehiculelor de transport rutier în sistem urban, dacă ar susţine că soluţia axă rigidă comportă costuri de mentenanţă exact ca şi semipunţi independente sau mai mari, tocmai datorită numărului diferit de piese componente care echipează fiecare soluţie constructivă în parte şi operaţiilor de mentenanţă pe care le comportă aceste piese, ceea ce se traduce în mod diferit în costuri de mentenanţă.

Contestatoarea menţionează că axa rigidă este o soluţie mai simplă, dar mai robustă, mai fiabilă, cu un număr mai redus de piese componente, care necesită mai puţine operaţii de întreţinere şi care are o masă maximă tehnic admisibilă de 8500 Kg faţă de axa semipunţi care are o masă maximă tehnic admisibilă mai mică, doar 8200 Kg.

De asemenea, în condiţiile în care entitatea contractantă precizează că soluţia constructivă în cauză, respectiv tip semipunţi independente îi satisface cel mai bine necesităţile, în conformitate cu configuraţia traseelor şi infrastructura căii de rulare din Municipiul Cluj-Napoca şi zonele limitrofe, în condiţiile în care drumurile sunt bune, cu atât mai mult, axa faţă constructiva ar fi mai avantajoasă, asigurând un plus de fiabilitate şi costuri scăzute cu mentenanţa. Pe drumuri plane "bune" , comportamentul în trafic fie că este vorba despre axa rigidă sau indendentă, este acelaşi.

Se mai arată că nu există o diferenţă semnificativă de preţ la achiziţia de la producător pentru cele două tipuri de soluţii constructive, ba chiar axa rigidă, fiind mai scumpă decât axa independentă, doar cu câteva sute de euro.

Autoritatea contractantă a transmis documentele necesare soluţionării contestaţiei, precum şi punctul său de vedere nr. 8936/30.10.2017 înregistrat la Consiliu cu nr. 46192/31.10.2017, în care menţionează că soluţiile constructive de punte rigidă cu grindă tip I şi, respectiv, cu semipunţi independente, nu reprezintă soluţii echivalente, acestea fiind două variante constructive total diferite, fiecare cu avantajele şi dezavantajele aferente. Fiecare variantă constructivă a fost creată şi dezvoltată pentru a corespunde cât mai bine unor condiţii specifice de exploatare.

Entitatea contractantă menţionează că puntea rigidă este constituită prin grindă de tip I, care leagă rigid roţile directoare şi are la capete fuzetele, articulate prin pivoţi. Braţele longitudinale şi braţul transversal de conexiune fac legătură între grinda punţii şi şasiul maşinii. Arcurile, ca elemente elastice, împreună cu amortizoarele, preiau şi amortizează şocurile provenite de la calea de rulare (desigur, în locul arcurilor, sistemul

poate avea elemente elastice pneumatice, cu control electronic, principiul de funcţionare fiind acelaşi). Levierul de direcţie, care face legătură cu caseta de direcţie, prin deplasarea sa în plan transversal faţă de direcţia de deplasare a maşinii, realizează virajul stânga-dreapta al roţilor.

În cazul punţii faţă, cu suspensie de tip semipunţi independente, cele două semipunţi faţă au posibilitatea de a oscila în plan vertical independent una faţă de cealaltă, în cazul în care una din roţi întâlneşte un obstacol, datorită articulaţiilor sferice cu bucşe la braţul inferior, care le leagă independent, de partea suspendată (caroserie). Astfel, dacă, de pildă, roata dreaptă trece peste o denivelare majoră, oscilaţia verticală va fi doar a suspensiei corespunzătoare roţii din dreapta, fără a influenţa poziţia roţii din stânga în raport cu drumul. Astfel, roata stângă îşi menţine contactul ferm cu drumul, pe toată lăţimea benzii de rulare a anvelopei.

Toate aceste aspecte sunt legate de dinamica rulării autovehiculului, întrucât la sistemul cu suspensie rigidă, roţile nu pot oscila liber în plan vertical, iar denivelarea întâlnită de una din roţi influenţează clar poziţia celeilalte roţi, în raport cu calea de rulare, şi asta indiferent de tipul de element elastic utilizat la amortizarea şocurilor. Acest lucru duce la înrăutăţirea calităţii rulării punţii faţă a autobuzului, comparativ cu sistemul cu semipunţi independente, în aceste condiţii.

De asemenea, la sistemul cu punte rigidă se înrăutăţeşte manervabilitatea şi stabilitatea în viraj din cauza greutăţii mai mari a părţii nesuspendate a autobuzului (axa rigidă, pivoţi, rulmenţi, roti etc), datorită căreia elementul elastic trebuie să preia o sarcină mai mare în amortizarea şocurilor, iar în viraj, datorită particularităţilor constructive a punţii rigide, unghiul de cădere a roţilor rămâne constant în rulare la denivelări, dezavantaj major pentru roata care nu trece peste denivelare, dar datorită legăturii rigide prin punte, este obligată să-şi schimbe poziţia în raport cu drumul.

De asemenea, suspensia cu punte rigidă prezintă o sensibilitate mai crescută la orice abatere mai mare de concentricitate în ansablul punte-butuc roată, şi poate avea ca efect apariţia unor oscilaţii de tip "shimmy", rapide, a roţilor în plan vertical la viteze mai crescute, aceste fenomene ducând la înrăutăţirea manevrabilităţii şi stabilităţii autobuzului.

În plus, greutatea mare a părţii nesuspendate în cazul punţii rigide conduce la diminuarea amortizării şocurilor şi vibraţiilor, datorită inerţiei mari dată de masa grinzii, şocurile transmiţându-se mult mai accentuat la caroseria autobuzului. La toate acestea se adaugă faptul că, defectarea unei componente a punţii rigide afectează întreaga punte, tocmai datorită rigidităţii în preluarea şocurilor. În cazul unui accident, de exemplu, în care este puternic acroşată lateral puntea rigida în zona unei roţi, şocul se transmite inclusiv la roata opusă a punţii, afectând integritatea întregii punţi, care va trebui, astfel, înlocuită.

Sistemul cu semipunţi independente înlătură neajunsurile punţilor rigide prin scăderea semnificativă a greutăţii părţii nesuspendate şi prin sistemul de articulaţii sferice superioare şi inferioare şi bucşele braţ superior şi inferior, care permite roţilor să oscileze independent una faţă de cealaltă, contactul cu calea de rulare rămânând ferm la fiecare roată, indiferent de configuraţia terenului. Se îmbunătăţesc astfel calităţile de

rulare şi stabilitate în viraj a autobuzului, şi de asemenea calitatea amortizării şocurilor şi vibraţiilor, iar defectarea unui segment al punţii nu afectează cealaltă semipunte. În cazul unui accident la semipunţile independente se înlocuiesc doar elementele afectate de pe una din părţi.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, precum şi faptul că, puntea din faţă este o punte de direcţie, deosebit de importantă pentru rularea în condiţii de siguranţă deplină în traficul tot mai dens din municipiul Cluj-Napoca şi împrejurimi, entitatea contractantă consideră că opţiunea sa pentru soluţia de punte faţă cu suspensie independentă (sau tip semipunţi independente) este cu totul justificată pentru deplina securitate a călătorilor transportaţi şi pentru un confort cât mai bun al acestora pe durata deplasării.

Entitatea contractantă, în desfăşurarea activităţii de transport public de călători, are în vedere respectarea principiilor enumerate în Legea nr. 92/2007 - Legea serviciilor de transport public local - cum este cel de la art. 1, alin. (4), lit. g) "deplasarea în condiţii de siguranţă şi de confort..." a călătorilor, astfel, confortul şi siguranţa acestora reprezintă factori importanţi în luarea oricăror decizii. În plus conform lit. 1) a aceluiaşi aliniat, entităţile contractante trebuie să satisfacă cu prioritate nevoile de deplasare ale populaţiei, ale personalului instituţiilor publice şi ale operatorilor economici pe teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale prin servicii de calitate.

Fiecare autoritate contractantă, în funcţie de nevoile concrete, specifice acesteia, care ţin de toţi factorii obiectivi, optează pentru varianta constructivă care satisface cel mai bine nevoile acesteia, specifică caracteristicile tehnice dorite pentru fiecare bloc constructiv al autobuzului, dintre care motorul, caroseria, punţile, cutia de viteză, amenajarea salonului, etc .

Majoritatea producătorilor de autobuze cu podea coborâtă de pe piaţă, oferă autobuze în varianta constructivă solicitată de entitatea contractantă, adică cu semipunţi independente, asigurându-se, astfel, respectarea art. 63 din Legea nr. 99/2016. Având în vedere acest lucru, nu poate fi vorba de existenţa în caietul de sarcini a unor prevederi discriminatorii.

Astfel, contestatoarei nu i se îngrădeşte dreptul de a participa la procedurile de atribuire, deoarece aceasta are posibilitatea de a configura produsul, astfel încât să fie conform cu specificaţiile tehnice ale documentaţiei de atribuire.

Entitatea contractantă nu poate fi obligată să accepte un produs cu caracteristici neconforme necesitaţilor, deoarece este evident faptul că cele două punţi care sunt în discuţie, în acest caz - puntea rigidă şi semipunţile independente, nu sunt soluţii echivalente. În plus, obligarea entităţii contractante să accepte un produs cu caracteristici neconforme, ar dăuna calităţii serviciilor oferite unui număr foarte mare de călători pe o durată lungă de timp. Caracteristicile tehnice cerute într-un caiet de sarcini nu pot fi modificate la dorinţa unui furnizor care nu le poate îndeplini.

Entitatea contractantă analizează oferta dacă corespunde necesităţilor şi hotărăşte dacă acceptă sau nu modificarea cerinţelor din

caietul de sarcini. Într-o abordare contrară ar însemna că cerinţele din caietul de sarcini nu ar mai avea niciun rost, dacă autoritatea contractantă ar fi obligată să accepte un produs indiferent de caracteristicile tehnice ale acestuia.

Afirmaţia contestatoarei conform căreia, pentru tipul de punte oferit de aceasta, costurile de mentenanţă sunt cu 50% mai mici decât pentru tipul de punte solicitat de entitatea contractantă, sunt false şi nu sunt susţinute de argumente. Costurile de mentenanţă depind, în cea mai mare măsură, de condiţiile şi modul de exploatare concret al fiecărui beneficiar.

Înlocuirea unei punţi rigide înseamnă costul integral al acesteia, pe când la semipunţile independente se înlocuiesc doar elementele defecte şi costurile sunt proporţional mai mici.

Având în vedere cele precizate anterior, entitatea contractantă apreciază că cele două soluţii constructive sunt total diferite, având parametri tehnici diferiţi şi nu pot fi considerate echivalente.

Varianta constructivă cu semipunţi independente a fost aleasă pentru avantajele axei faţă cu semipunţi independente faţă de punţile rigide:

a. Stabilitate şi manevrabilitate în virare mult mai sigure, datorită posibilităţii mişcării independente a roţilor în plan transversal, deci a unei aderenţe şi a contactului mai bun a pneului pe drum. Unghiul maxim de virare este mai mare la semipunţi independente (56^0/46^0) faţă de puntea rigidă (55°/40°). Înclinaţia roţii asigură o rază de bracare mult mai mică, în comparaţie cu punţile rigide, cât şi o precizie ridicată în manevrare.

b. Atenuare bună a momentelor de torsiune şi a cuplului de răsturnare în viraj, datorită barei stabilizatoare transversale care preia o bună parte a momentului de torsiune, adiţional cu o rigiditate a sasiului sau structurii autoportante corespunzătoare acestor tipuri de punţi;

c. Siguranţă şi confort sporit pentru pasagerii autobuzelor cu podea coborâtă, printr-o rulare mai lină, cu nivel mai scăzut de vibraţii, zgomot şi şocuri mult atenuate transmise sasiului. Se îmbunătăţeşte, pe această cale şi fineţea manevrării în viraj a autovehiculului.

d. Greutatea scăzută a semipunţii independente conduce suplimentar la diminuarea greutăţii totale a vehiculului şi implicit la scăderea consumului de combustibil (482 kg faţă de 527 kg).

Alegerea variantei constructive cu semipunţi independente a fost aleasă pentru eliminarea dezavantajelor punţilor rigide:

1. Amortizarea rigidă a şocurilor datorită masei nesuspendate mari. Mişcarea verticală a roţii înclină grinda rigidă şi transmite mişcarea de la un capăt la altul al grinzii. Această deflecţie cauzează o mişcare de înclinare oscilatorie a grinzii, mişcare rigidă şi greoaie, cu zgomot crescut, ce se transmite ca vibraţie în volan. De asemenea, din aceste cauze, scade şi aderenţa roţilor la calea de rulare în condiţiile de oscilaţie a grinzii, cu consecinţe negative asupra stabilităţii şi manevrabilităţii autovehiculului. În plus, în condiţiile scăderii aderenţei roţilor de direcţie, la autovehiculul cu tracţiunea pe spate, apare tendinţa de supravirare, dăunătoare pentru calitatea virajului în deplină siguranţă.

2. Control mai scăzut asupra geometriei direcţiei.

La trecerea peste o denivelare, datorită înclinării grinzii, are loc o alterare a valorii unghiului de atac al direcţiei: mişcarea în plan transversal

a roţii ce întâlneşte denivelarea, influenţează şi poziţia celeilalte roţi a punţii, astfel că roţile nu mai au contact uniform şi ferm pe întreaga lor bandă de rulare. Datorită alterării unghiului de atac, roţile din faţă în aceste condiţii dezvoltă o mişcare giroscopică, oscilând în jurul axei pivotului, mişcare de tip "shimmy", cu efect negativ asupra stabilităţii autovehiculului.

3. Necesitatea înlocuirii întregii punţi faţă în cazul defectării elementelor punţii, sau după un accident în care a fost acroşată lateral una din roţile faţă (şocul se transmite şi la roata şi elementele de asamblare-fuzetă, pivoţi, rulmenţi, bucşe, etc) din partea opusă a punţii.

4. Greutatea crescută a punţii rigide adaugă kilograme în plus masei totale a autobuzului, care, în condiţiile rulării acestuia zilnic, duce la creşterea consumului de combustibil per autobus, cu consecinţa creşterii costurilor de exploatare pentru CTP.

Prin adresa nr. nr. 358/07.11.2017, înregistrată la Consiliu 47405/08.11.2017, SC ... SA formulează concluzii scrise în care menţionează că a solicitat, în avantajul entităţii contractante acceptarea unei soluţii constructive echivalente, respectiv autobuzele să poată fi echipate şi cu " axa faţă rigidă" care este o soluţie mai robustă şi comportă cheltuieli de întreţinere mai scăzute.

De asemenea, contestatoarea menţionează că au mai fost şi alte licitaţii pentru achiziţia de autobuze, entitatea contractantă menţionând de fiecare dată, până la data prezentei licitaţii, în caietele de sarcini: "Axa faţă va fi de tip rigidă sau de tipul semiaxe independente".

A considera cele două soluţii ca fiind neechivalente sau a susţine că varianta semipunţii independente este superioară axei rigide, nu reprezintă decât un motiv de discriminare în scopul eliminării unei concurenţe reale.

Din punct de vedere tehnic, cele două soluţii constructive îndeplinesc nici mai mult şi nici mai puţin, decât acelaşi rol, respectiv :
- ambele asigură preluarea sarcinilor pe faţă
- ambele asigură suspensia autovehiculului
- ambele asigură menţinerea, stabilitatea şi controlul direcţiei vehicului în timpul deplasării. Entitatea contractantă însăşi, precizează că sunt două variante constructive diferite, însă omite să precizeze că ele îndeplinesc acelaşi rol în ansamblul autovehiculului.

Analizând documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

..., în calitate de entitate contractantă, a organizat procedura de licitaţie deschisă privind atribuirea contractului având ca obiect „Furnizare mijloace de transport în comun: maxim 60 buc. autobuze noi, nearticulate". În acest sens a elaborat documentaţia de atribuire aferentă şi a publicat în SEAP anunţul de participare nr. ....

Ca urmare a publicării în SEAP a documentației de atribuire, SC ... SA a formulat notificare prealabilă, iar apoi contestație, cu respectarea termenelor legale, solicitând înlăturarea specificației tehnice de la pct. 2.4.4 din caietul de sarcini, referitoare la Puntea faţă, respectiv pe lângă varianta constructivă "Puntea faţă va fi de tip semipunţi independente", să fie acceptată și soluţia constructivă "axă faţă rigidă", motivat de faptul că

soluţia constructivă ce se dorește a fi inclusă este superioară soluţiei constructive de tip "semipunţi independente", fiind mai robustă, mai fiabilă şi comportând costuri mult mai scăzute de mentenanţă, cu aproximativ 50 % mai reduse faţă de costurile de mentenanţă pe care le comportă soluţia constructivă "semipunţi independente" .

Consiliul reține că ambele părți au expus avantajele soluției susținute, fiecare invocând fiabilitatea soluției propuse din punct de vedere al costurilor.

Autoritatea contractantă susține într-un răspuns la o solicitare de clarificări formulată de contestatoare că ambele variante constructive au și avantaje și dezavantaje. Cu toate acestea, în punctul de vedere subliniază doar dezavantajele variantei cu punte față rigidă și doar avantajele celor cu punte față în sistem de semipunți. Mai vorbește autoritatea, în adresa nr. 8388/11.10.2017 despre costul foarte mic de mentenață pe care îl are varianta punţii faţă din semipunţi independente, dar fără a prezenta vreo dovadă în acest sens. Adresa în cauză are următorul conținut:

*"**Ambele variante constructive comportă atât avantaje, cât şi dezavantaj**e. În ceea ce ne priveşte, **noi am optat pentru varianta punţii faţă din semipunţi independente, deoarece considerăm că soluţia constructivă în cauză, corespunde şi satisface cel mai bine necesităţie CTP Cluj-Napoca S.A**., în conformitate cu configuraţia traseelor şi infrastructura căii de rulare din municipiul Cluj-Napoca şi zonele limitrofe. Mai mult, **bazându-ne pe experienţa noastră**, văzând autobuzele cu punte faţă pe sistemul semipunţi independente pe care le deţinem, **putem afirma că înregistrăm costuri scăzute de mentenanţă a acestora, întrucât calitatea drumurilor pe traseele utilizate de noi este una corespunzătoare**. Astfel, având în vedere cele menţionate mai sus, entitatea contractantă menţine cerinţele prevăzute în caietul de sarcini*".

Răspunsul autorității contractante este vădit contradictoriu. Astfel, pe de o parte susține că este necesar produsul în sistemul constructiv descris de ea, justificând starea drumurilor, iar pe de altă parte, arată că autobuzele cu punte faţă pe sistemul semipunţi independente pe care le deţine au costuri scăzute de mentenanţă, întrucât calitatea drumurilor pe traseele utilizate este una corespunzătoare. În același timp, justificările ulterioare arată că dorește sistem de semipunți independente deoarece au o mai bună manevrabilitate o mai bună amortizare a șocurilor, un contact mai bun cu solul și o mentenanță mai scăzută și alte asemenea.

În urma analizei documentelor procedurii, Consiliul nu a identificat vreo justificare în strategia de contractare sau în orice alt document care să motiveze excluderea unui număr important de autobuze urbane nearticulate din cadrul procedurii. Astfel, simpla observație a unor ingineri ai autorității contractante nu este suficientă fără o motivare temeinică și fără o serie de indicatori în baza cărora a ajuns la concluzia fiabilității mai mari a celor cu cu punte față în sistem de semipunți, cum ar fi perioada de observație, vechimea autobuzului, traseul ales și alte asemenea, deoarece, în condițiile în care nu au fost comparate după aceleași criterii, rezultatul este viciat.

Este cert că fiind exploatate în condiții urbane, nu se pune problema existenței unor gropi uriașe, care să impună condiții constructive speciale, ci a unor denivelări. Mai mult, chiar autoritatea contractantă susține că starea drumului este una corespunzătoare, deci nu se pune problema unor condiții de exploatare speciale, deci ambele sisteme constructive pot fi folosite în condiții bune.

Consiliul a verificat pe site-ul unor producători consacrați, spre exemplu Mercedes, care dispune de modele cu ambele tipuri de punți:

- Modelele Citaro au punte față ZF independent suspension;
- Modelele Conecto au punte față tip Mercedes-Benz, punte rigidă articulată concepţie MB, model VO 4/39 CL-7.5

Deci, puntea rigidă nu este o variantă constructivă inferioară, ci doar o altă variantă constructivă, care asigură manevrabilitatea fiecare într-o manieră specifică, fără a putea trage de aici concluzia că un model este mai bun sau mai puțin bun, pe acest aspect. În același timp, o simplă căutare pe internet arată că punțile rigide au o mentenanță mai puțin costisitoare, deoarece, având mai puține componente, sunt mai puține piese de înlocuit.

Potrivit art. 9 din Legea nr. 99/2016, ,,(1) Etapa de planificare/pregătire a unui proces de achiziţie publică **se iniţiază prin identificarea necesităţilor şi elaborarea referatelor de necesitate** şi se încheie cu aprobarea de către conducătorul entităţii contractante/unităţii de achiziţii centralizate a documentaţiei de atribuire, inclusiv a documentelor-suport, şi, după caz, a strategiei de contractare pentru procedura respectivă.

(3) Strategia de contractare este un document al fiecărei achiziţii cu o valoare estimată egală sau mai mare decât pragurile valorice stabilite la art. 12 alin. (4) din Lege, iniţiată de entitatea contractantă, şi este subiect de evaluare a ANAP, în condiţiile stabilite la art. 25, odată cu documentaţia de atribuire, referitor la aspectele prevăzute la alin. (4) lit. b) şi f).

(4) Prin intermediul strategiei de contractare se documentează deciziile din etapa de planificare/pregătire a unui achiziţii în legătură cu:

a) relaţia dintre obiectul, constrângerile asociate şi complexitatea contractului, pe de o parte, şi resursele disponibile la nivel de entitate contractantă pentru derularea activităţilor din etapele procesului de achiziţie sectorială, pe de altă parte;

b) procedura de atribuire aleasă, precum şi modalităţile speciale de atribuire a contractului sectorial asociate, dacă este cazul;

c) tipul de contract propus şi modalitatea de implementare a acestuia;

d) mecanismele de plată în cadrul contractului, alocarea riscurilor în cadrul acestuia, măsuri de gestionare a acestora, stabilirea penalităţilor pentru neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a obligaţiilor contractuale;

e) justificările privind determinarea valorii estimate a contractului/acordului-cadru, **precum şi orice alte elemente legate de obţinerea de beneficii pentru entitatea contractantă şi/sau**

îndeplinirea obiectivelor comunicate la nivelul sectorului administraţiei publice în care activează entitatea contractantă;

f) justificările privind alegerea procedurii de atribuire în situaţiile prevăzute la art. 82 alin. (3) - (6) din Lege şi, după caz, decizia de a reduce termenele în condiţiile legii, criterii de calificare privind capacitatea şi, după caz, criteriile de selecţie, criteriul de atribuire şi factorii de evaluare utilizaţi;

g) obiectivul din strategia locală/regională/naţională de dezvoltare la a cărui realizare contribuie contractul/acordul- cadru respectiv, dacă este cazul;

h) **orice alte elemente relevante pentru îndeplinirea necesităţii entităţii contractante**.

Deci, în măsura în care autoritatea contractantă dorea să restrângă participarea prin limitarea modelului de punte față, trebuia să justifice acest lucru prin strategia de contractare sau trebuia să aibă în vedere date concrete și relevante referitoare la costurile de exploatare, or autoritatea contractantă nu a procedat în acest mod.

Toate dezavantajele axei rigide prezentate de autoritatea contractantă (dificultăți de schimbare a direcției, amortizarea rigidă a șocurilor, înlocuirea întregii punți în cazul defecțiunii, consum crescut de combustibili din cauza greutății mai mari) sunt pur speculative, depinzând de condițiile de exploatare, respectiv viteză crescută, starea drumurilor etc. În situația de față, avem în vedere că obiectul procedurii se referă la autobuze de călători pentru trafic urban, în condiții de viteză redusă, deci nu se pune problema schimbării greoaie a direcției de mers, căi de rulare bune, după cum recunoaște însăși autoritatea contractantă, deci fără șocuri cauzate de gropi, iar schimbarea totală a punții față este foarte puțin probabilă, în condițiile de exploatare date. Mai mult, autoritatea contractantă a solicitat o garanție fixă pentru acest element, respectiv 500.000 Km, deci eventualele defecțiuni pot fi corectate în această perioadă, pentru ambele tipuri de suspensii. În același timp, este recunoscut că puntea rigidă asigură stabilitate mașinii, deci nu poate fi vorba de lipsă de siguranță, iar în ceea ce privește consumul mai mare menționat în punctul de vedere, nu a prezentat niciun document doveditor sub acest aspect, după cum nu și-a dovedit niciuna din afirmațiile făcute. Drept urmare, specificația referitoare la modelul constructiv al punții față este una ce determină restricționarea nejustificată a producătorilor care au abordat acest model, iar autoritatea nu a prezentat o motivare detaliată și relevantă, bazată pe probe, a susținerilor sale, dimpotrivă, recunoscând că fiecare model are avantaje și dezavantaje, cu toate acestea, în dorește pe cel în sistem de semipunți independente, pentru că în oraș starea traseelor este una corespunzătoare, dar este aglomerat.

Consiliul constată relevanța în cauză a următoarelor dispoziții din Legea nr. 98/2016:

- Art. 165. - (1) Specificaţiile tehnice sunt stabilite prin documentaţia de atribuire **şi definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziţiei**.

(2) Caracteristicile prevăzute la alin. (1) pot de asemenea să vizeze procesul sau metoda specifică de execuţie a lucrărilor, fabricaţie a

produselor sau prestare a serviciilor solicitate ori un proces specific pentru un alt stadiu al ciclului de viaţă al acestora, chiar dacă aceste elemente nu fac parte din conţinutul material al produselor, lucrărilor sau serviciilor care urmează să fie achiziţionate, **dar cu condiţia ca aceste caracteristici să aibă legătură cu obiectul contractului sectorial/acordului-cadru şi să fie proporţionale prin raportare la valoarea şi obiectivele acestuia.**

- art. 166 alin. (2) Cu excepţia cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, **specificaţiile tehnice nu precizează** un anumit producător, o anumită origine sau **un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic şi nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producţie specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse**.

Modul în care a elaborat autoritatea contractantă specificația tehnică indicată, are ca efect eliminarea din competiție a producătorilor și produselor care au adoptat un alt sistem constructiv al punții, or acest aspect nu este unul relevant față de obiectul procedurii, specificația în cauză fiind elaborată cu încălcarea principiului proporționalității, al egalității de tratament și al nediscriminării.

În consecinţă, luând în considerare cele mai sus menţionate, în temeiul art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite contestaţia formulată de SC ... SA, în contradictoriu cu ... și va dispune introducerea în cadrul cerinței criticate și a posibilității prezentării de către ofertanți a punții față rigide, pe lângă cea solicitată de autoritatea contractantă.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, admite contestaţia formulată de SC ... SA, în contradictoriu cu ... SA și dispune introducerea în cadrul cerinței criticate și a posibilității prezentării de către ofertanți a punții față rigide, pe lângă cea solicitată de autoritatea contractantă.

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

PREŞEDINTE, MEMBRU, MEMBRU,
...

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