



CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

C. N. S. C.

Str. Stavropoleos, nr.6, Sector 3, ..., România, CIF 20329980, CP 030084
Tel. +4 021 3104641 Fax. +4 021 3104642, + 4 021.8900745 www.cnsc.ro

În conformitate cu prevederile art. 266 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea:

DECIZIE

Nr./.../...

Data:

Prin contestația nr./23.09.2015, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr./23.09.2015, formulată de S.C. ... S.A., cu sediul în municipiul ..., înregistrată la O.R.C. sub nr. ..., având CIF ..., reprezentată legal prin – Director General, împotriva documentației de atribuire – Caietul de sarcini, respectiv:

- alineatul 6 al capitolului *III Scopul și Obiectul Contractului*, potrivit căruia: „*Prestarea serviciilor va fi asigurată de către o unitate de service autorizată conform legii, deținătoarea autorizației tehnice de funcționare (clasele I și II) eliberată de RAR și vizată pentru anul în curs, dotată cu utilaje, echipamente și SDV-uri specifice, cu personal specializat și certificat pentru mărcile de autoturisme care sunt menționate în Anexa nr. 1.*”;
- alineatul 2 din cadrul capitolului *V Obligațiile prestatorului*, potrivit căruia: „*Prestatorul trebuie să fie agreat de S.C. Automobile Dacia S.A. și să asigure service în condiții de garanție pentru autovehiculele Dacia Duster, întrucât parcul auto al A.S.F. include și această marcă*”;
- alineatul 17, conform căruia: „*Prestatorul va pune la dispoziția Beneficiarului, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto, un autoturism la schimb. Rezervorul va fi alimentat la capacitate maximă atât la preluare cât și la predare. Aceasta va avea obligatoriu asigurare CASCO. În cazul în care asigurarea prevede franșiză, în situația producerii unui eveniment rutier, cheltuielile ocazionate de accidentul în care este implicat utilizatorul vor fi suportate de către Prestator.*”

documentație emisă de către ..., cu sediul în municipiul ..., având CIF: ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin „cerere de ofertă” online, a contractului de achiziție publică de servicii având ca obiect „Servicii de reparare și de întreținere a autoturismelor”, cod CPV 50110000-9, tip de finanțare: „Alte fonduri”, s-a solicitat *„obligarea autorității contractante la remedierea situației cu caracter discriminatoriu, în sensul eliminării cerințelor/condițiilor, precizate în preambulul contestației, din caietul de sarcini”*.

În baza documentelor depuse de părți,
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR

DECIDE:

Respinge ca nefondată contestația formulată de S.C. ... S.A., în contradictoriu cu

Dispune continuarea procedurii de atribuire în cauză.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 280 alin. (3) din O.U.G. nr. 34/2006, cu modificările și completările ulterioare.

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

MOTIVARE

În luarea deciziei s-au avut în vedere următoarele:

Prin contestația formulată de S.C. ... S.A. împotriva documentației de atribuire – Caietul de sarcini, respectiv:

- alineatul 6 al capitolului *III Scopul și Obiectul Contractului*, potrivit căruia: *„Prestarea serviciilor va fi asigurată de către o unitate de service autorizată conform legii, deținătoarea autorizației tehnice de funcționare (clasele I și II) eliberată de RAR și vizată pentru anul în curs, dotată cu utilaje, echipamente și SDV-uri specifice, cu personal specializat și certificat pentru mărcile de autoturisme care sunt menționate în Anexa nr. 1.”*;
- alineatul 2 din cadrul capitolului *V Obligațiile prestatorului*, potrivit căruia: *„Prestatorul trebuie să fie agreat de S.C. Automobile Dacia S.A. și să asigure service în condiții de garanție pentru autovehiculele Dacia Duster, întrucât parcul auto al A.S.F. include și această marcă”*;
- alineatul 17, conform căruia: *„Prestatorul va pune la dispoziția Beneficiarului, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto, un autoturism la schimb. Rezervorul va fi alimentat la capacitate maximă atât la preluare cât și la predare. Aceasta va avea obligatoriu asigurare CASCO. În cazul în care asigurarea prevede franșiză, în situația producerii unui eveniment*

rutier, cheltuielile ocazionate de accidentul în care este implicat utilizatorul vor fi suportate de către Prestator.”,

documentație emisă de către ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de atribuire, prin „cerere de ofertă” online, a contractului de achiziție publică de servicii având ca obiect „Servicii de reparare și de întreținere a autoturismelor”, cod CPV 50110000-9, tip de finanțare: „Alte fonduri”, s-a solicitat *„obligarea autorității contractante la remedierea situației cu caracter discriminatoriu, în sensul eliminării cerințelor/condițiilor, precizate în preambulul contestației, din caietul de sarcini”.*

Contestatorul precizează că, în baza Autorizației tehnice nr. 89/08.01.1999, Revizia nr. 12/23.01.2014, eliberată de Registrul Auto Român, poate presta la punctul de lucru din ..., Șos. Giurgiului nr. 260, sector 4, serviciile de întreținere, revizii și reparații pentru toate autovehiculele care fac parte din parcul auto al Autorității de Supraveghere Financiară și care sunt menționate în Anexa nr. 1 a Caietului de sarcini.

În ceea ce privește alineatul 6 al capitolului *III Scopul și Obiectul Contractului*, potrivit căruia: *„Prestarea serviciilor va fi asigurată de către o unitate de service autorizată conform legii, deținătoarea autorizației tehnice de funcționare (clasele I și II) eliberată de RAR și vizată pentru anul în curs, dotată cu utilaje, echipamente și SDV-uri specifice, cu personal specializat și certificat pentru mărcile de autoturisme care sunt menționate în Anexa nr. 1.”*, autorizația tehnică eliberată de Registrul Auto Român este documentul care atestă capacitatea tehnică a agentului economic de a efectua activități de reparații, întreținere, etc., în conformitate cu legislația în vigoare, iar aceasta se eliberează agenților economici care îndeplinesc condițiile de dotare, documentație tehnică și tehnologii corespunzătoare, au angajat personal calificat corespunzător lucrărilor pe care le execută și îndeplinesc condițiile de onorabilitate și de capacitate profesională.

Potrivit prevederilor Ordonanței nr. 82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, aprobată cu modificări prin Legea nr. 222/2003, agenții economici care desfășoară activități specifice în termenul de garanție a vehiculelor noi trebuie să aibă și abilitarea din partea producătorului, respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia. Din interpretarea textului de lege reiese că, pentru vehiculele care nu mai sunt în termenul de garanție, condiția abilitării din partea producătorului nu are caracter obligatoriu.

Din cele 31 de autoturisme care alcătuiesc parcul auto al Autorității de Supraveghere Financiară, doar 4 autoturisme, marca Dacia, model Duster, sunt încă acoperite de perioada de garanție acordată de producător.

Totodată, potrivit art. 178 alin. (2) din O.U.G nr. 34/2006, autoritatea contractantă nu are dreptul de a solicita îndeplinirea unor condiții de participare/criterii de calificare, care ar putea conduce la restricționarea participării la procedura de atribuire, cerință întărită și de prevederile Ordinului A.N.R.M.A.P. nr. 509/2011 privind formularea criteriilor de calificare și selecție.

Capacitatea tehnico-profesională a ofertantului nu rezidă în capacitatea operatorului economic de a fi abilitat de către producător, în vederea asigurării unor servicii optime de reparații auto. Dimpotrivă, potrivit art. I al Ordinului ANRMAP nr. 509/2011, nivelul cerințelor minime solicitate se va limita la cele strict necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a contractului și va trebui să prezinte relevanță în raport cu ceea ce urmează a se achiziționa.

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația de atribuire și constituie ansamblul cerințelor minime pe baza cărora se elaborează de către fiecare ofertant propunerea tehnică. Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice. Acestea definesc, după caz, caracteristici referitoare la nivelul calitativ, precum și sisteme de asigurare a calității, terminologie, simboluri, teste și metode de testare, ambalare, etichetare, marcare, condițiile pentru certificarea conformității cu standardele relevante sau altele asemenea.

Contestatorul invocă prevederile art. 35 alin. (5) din O.U.G. nr. 34/2006 actualizată și consideră că se încalcă de către autoritatea contractantă obligația legală ca, prin caietul de sarcini, să nu se creeze avantaje unor agenți economici în dauna altora și apreciază că a solicita, prin intermediul documentației de atribuire, „autovehicul la schimb”, presupune avantajarea acelor agenți economici care sunt și dealeri auto (și au în proprietate mașini pentru angajați, test-drive-uri, etc.), dar dețin și service auto.

Referitor la condiția prevăzută la alineatul 17, contestatorul precizează următoarele:

Solicitând mașină la schimb, autoritatea contractantă cere, de fapt, un alt serviciu, în plus, față de cel de reparații și întreținere auto, respectiv închirierea de autovehicule (chiar dacă nu se percepe o chirie/zi, este evident că prețul la care va fi atribuit contractul, va include și acel cost privind folosința mașinii).

În conformitate cu art. 179 alin. (2) din O.U.G nr. 34/2006, „autoritatea contractantă are obligația de a respecta principiul proporționalității atunci când stabilește criteriile de calificare și selecție, precum și nivelul cerințelor minime pe care ofertanții/candidații trebuie să le îndeplinească”.

Respectarea principiului proporționalității presupune asigurarea corelației între necesitate, obiectul contractului și cerințele solicitate. Autoritatea contractantă trebuie să se asigure, prin intermediul cerințelor impuse în documentația de atribuire, că ofertantul are capacitatea de a duce eventualul contract la bun sfârșit, dar nu va pune condiții

împovărătoare, excesive, care ar duce la eliminarea eventualilor ofertanți.

Unul din scopurile fundamentale ale O.U.G. nr. 34/2006 este garantarea tratamentului egal și nediscriminarea operatorilor economici, iar două dintre principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică sunt nediscriminarea și tratament egal, conform art. 2 alin. (2) pct. a) și pct. b) din O.U.G nr. 34/2006.

Rerespectarea principiilor și scopurilor Ordonanței de urgență nr. 34/2006 au ca principale efecte instituirea unui cadru relațional bazat pe încredere, cinste, corectitudine și imparțialitate, pe tot parcursul derulării procedurii, și eliminarea elementelor de natură subiectivă, care pot influența deciziile în procesul de atribuire a contractelor de achiziție publică.

Prin urmare, având în vedere recomandările A.N.R.M.A.P., cadrul legal care regementează materia achizițiilor publice, și în special, legislația referitoare la stabilirea criteriilor de calificare și selecție, a cerințelor minime solicitate prin documentația de atribuire, a documentelor care probează îndeplinirea lor, precum și faptul că participarea la prezenta procedură de achiziție publică nu poate fi condiționată de îndeplinirea cerințelor, stipulate în Caietul de sarcini, pe care S.C. ... S.A. a înțeles să le conteste prin introducerea prezentei contestații, cerințele în discuție pot fi catalogate, în prezenta procedură de achiziție publică, drept restrictive și discriminatorii.

Prin adresa nr. .../28.09.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. .../28.09.2015, autoritatea contractantă a transmis punctul de vedere cu privire la contestație, în care precizează următoarele:

... a inițiat procedura de „cerere de ofertă” online pentru atribuirea contractului de servicii de reparații și întreținere la autovehiculele din parcul auto al ASF, prin lansarea în SEAP a invitației de participare nr. .../..., având data-limită de depunere a ofertelor în SEAP 05.10.2014, ora 15,00.

A. Privitor la cerințele din Caietul de Sarcini Capitolul 5, punctul 2 și Capitolul 3, alineatul 6, ... a adoptat măsura de remediere publicată în SEAP în data de 28.09.2015, respectiv: *„Prestatorul trebuie să fie abilitat din partea S.C. Renault Commercial Roumanie S.R.L. sau din partea reprezentantului autorizat al producătorului să asigure service în termenul de garanție pentru autovehiculele noi Dacia Duster, întrucât parcul auto al A.S.F. include 4 autoturisme de aces tip aflate în perioada de garanție.”*

... își menține cerința reformulată în sensul în care numai pentru autovehiculele noi aflate în perioada de garanție prestatorul trebuie să fie abilitat din partea producătorului sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia să efectueze activități de service și de asemenea operatorul să dețină autorizație tehnică de funcționare, eliberată de RAR pentru clasele I și II.

Menținerea acestei cerințe izvorăște din prevederile art. 2 alin. (5) din Ordonanța Guvernului nr. 82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, aprobată cu modificări prin Legea nr. 222/2003, potrivit căroră „agenții economici care desfășoară activități specifice în termenul de garanție a vehiculelor noi trebuie să aibă și abilitarea din partea producătorului respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia”.

De asemenea, la cap. II Clasificarea operatorilor economici în funcție de tipul și complexitatea activității din Anexa 1 la Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1022/2013 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz RNTR 9, aprobate prin Ordinul Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2131/200 sunt definite noțiunile de clase I și II astfel: „Clasa I - operatorii economici care îndeplinesc condițiile de autorizare din reglementări pentru a desfășura toate operațiunile prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia; Calasa II - operatorii economici care îndeplinesc condițiile de autorizare din reglementări pentru a desfășura toate operațiunile prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care nu dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia”.

S.C. ... S.A. înțelege să conteste legalitatea acestei cerințe invocând faptul că, din numărul total de 31 autoturisme al parcului auto, doar 4 autovehicule sunt în perioada de garanție. Aprecierea aceasta este greșită, întrucât legiuitorul nu limitează numărul autovehiculelor la care se aplică prevederile art. 2 alin. (5) din Ordonanța Guvernului nr. 82/2000. Ca urmare, dacă există chiar și un singur autoturism în perioada de garanție, această cerință trebuie îndeplinită de către ofertant.

De altfel, cerința trebuie menținută și ca urmare a prevederilor contractului de furnizare autoturisme nr. 29/27.05.2015 încheiat de ASF cu S.C. Renault Commercial Roumanie S.R.L., care, la art. 15.4, menționează faptul că „dacă defecțiunea face obiectul garanției, lucrările de reparații și înlocuirea pieselor defecte este gratuită, Furnizorul având obligația de a remedia defecțiunea sau de a înlocui produsul (dacă nu există soluție tehnică de reparație) în perioada convenită, fără costuri suplimentare pentru Achizitor”.

Această obligație contractuală nu poate fi îndeplinită de o societate care prestează servicii de reparație auto dacă nu este abilitată de către producătorul autovehiculului; reparațiile autoturismelor la un operator

care nu este agreat de producător se pot efectua numai contracost, ceea ce implică cheltuieli suplimentare din partea autorității contractante pentru prestarea acestor servicii.

Această cerință este formulată în legătură cu obiectul contractului, nu este restrictivă așa cum afirmă contestatorul, ci este solicitată în acord cu necesitățile autorității contractante și în temeiul prevederilor legale din domeniu.

Pe cale de consecință, autoritatea contractantă consideră solicitarea contestatoarei referitoare la eliminarea cerințelor din Caietul de Sarcini Capitolul 5, punctul 2, ca fiind lipsită de obiect, urmare a măsurii de remediere publicată în SEAP în data de 28.09.2015, iar solicitarea contestatoarei referitoare la eliminarea cerințelor din Caietul de Sarcini Capitolul 3, alineatul 6, ca fiind nefondată.

B. Referitor la cerințele din Caietul de Sarcini Capitolul 5, punctul 17 - cerința autorității contractante de a pune la dispoziția sa un autoturism la schimb, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto, aceasta este o practică uzuală a societăților care au ca obiect de activitate serviciile în domeniul auto.

Trebuie subliniat faptul că ... a solicitat să i se pună la dispoziție un autoturism, nu a cerut ca operatorul economic să dețină un autoturism. Contestatoarea afirmă că prin această cerință s-au creat avantaje unor operatori economici în dauna altora întrucât „autovehiculul la schimb” presupune avantajarea acelor agenți economici care sunt și dealeri auto și au în proprietate mașini pentru angajați, test-drive-uri, etc., dar dețin și service-uri auto. Această invocare a contestatoarei este eronată, întrucât cerința nu împiedică niciun operator economic să depună oferta, aceasta având la dispoziție o multitudine de posibilități de a o îndeplini prin subcontractare, leasing, comodat, asociere etc.

De altfel, prin eliminarea din documentație a acestei cerințe, contestatoarea dorește să își creeze un avantaj (posibila câștigare a unui contract) în detrimentul autorității contractante prin crearea acesteia a unui dezavantaj; ... are în dotare nu număr mic de autoturisme raportat la activitatea pe care o desfășoară și ca urmare a acestui fapt, imobilizarea pe o perioadă îndelungată a unui autoturism împiedică desfășurarea în bune condiții a activității, crează disfuncționalități care pot fi importante din punct de vedere economic, financiar, de imagine, în funcție de tipul de activitate care este afectată.

Față de cele expuse, autoritatea contractantă consideră eronată și nefondată opinia contestatoarei, potrivit căreia ... împiedică contestatoarea să depună ofertă prin formularea acestei cerințe.

Invocarea de către contestatoare a unor soluții emise în precedent de CNSC nu are relevanță, întrucât circumstanțele emiterii acestora sunt diferite de cele ale prezentei cauze.

Având în vedere cele anterior menționate, autoritatea contractantă consideră că solicitarea contestatoarei referitoare la eliminarea din

Caietul de sarcini a cerințelor/condițiilor considerate ca nelegale de către S.C. ... S.A., este nefondată.

Ultimul document aferent dosarului cauzei este adresa nr. .../28.09.2015, înregistrată la Consiliu sub nr. .../28.09.2015, transmisă de autoritatea contractantă.

Analizând susținerile părților și documentele depuse la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarele:

..., în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura de atribuire, prin „cerere de ofertă” online, a contractului de achiziție publică de servicii având ca obiect „Servicii de reparare și de întreținere a autoturismelor”, cod CPV 50110000-9, tip de finanțare: „Alte fonduri”.

În acest sens, a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat, în S.E.A.P., invitația de participare nr. .../..., potrivit căreia valoarea estimată a contractului, fără TVA, este de 150.000 RON, reprezentând echivalentul a 33.928,20 EURO, fără T.V.A.

Nemulțumită de cerințele caietului de sarcini S.C. ... S.A. a înaintat contestația de față solicitând eliminarea cerințelor/ condițiilor precizate în cadrul contestației considerate restrictive, în opinia acestuia. Analizând criticile formulate de S.C. ... S.A., Consiliul constată că acestea vizează aspecte legate de mențiunile cuprinse la alineatul 6, din capitolul III - „Scopul și obiectul contractului”, alineatul 2 din cadrul capitolului V „Obligațiile prestatorului” și alineatul nr. 17 din cadrul capitolului antemenționat.

Trecând la analiza primei cerințe criticate de S.C. ... S.A., Consiliul reține următoarele aspecte:

- obiectul contractului de servicii supus procedurii de atribuire în cauză îl constituie achiziția serviciilor de întreținere, reparații și inspecția tehnică periodică pentru parcul auto al Autorității de Supraveghere Financiară, în vederea asigurării parametrilor normali de funcționare a autoturismelor ținând cont de caracteristicile tehnice impuse de producător și pentru a asigura deplasarea pasagerilor în condiții de securitate maximă. În cadrul anexei nr. 1 a caietului de sarcini sunt prezentate mărcile de autoturisme din dotarea autorității contractante care fac obiectul prestării serviciilor de repararea și întreținere;

- S.C. ... S.A. critică cerința prevăzută de autoritatea contractantă în cadrul caietului de sarcini la capitolul III „Scopul și obiectul contractului”, alineatul 6, respectiv „Prestarea serviciilor va fi asigurată de către o unitate de service autorizată conform legii, deținătoarea autorizației tehnice de funcționare (clasele I și II) eliberată de RAR și vizată pentru anul în curs, dotată cu utilaje, echipamente și SDV-uri specifice, cu personal specializat și calificat pentru mărcile de autoturisme care sunt menționate în Anexa nr.1”, coroborat cu alineatul 2 din cadrul capitolului V „Obligațiile prestatorului”, potrivit căruia „Prestatorul trebuie să fie agreat de S.C. Automobile Dacia S.A. și să asigure service în condiții de garanție

și pentru autovehiculele Dacia Duster, întrucât parcul auto al A.S.F. include și această marcă”;

- raționamentul conturat de contestator în favoarea argumentelor potrivit cărora cerința referitoare la nelegalitatea solicitării de către autoritatea contractantă a agreerii din partea S.C. Automobile Dacia S.A. pentru autovehiculele Dacia Duster se bazează pe de o parte, pe faptul că, autorizația tehnică eliberată de Registrul Auto Român este documentul care atestă capacitatea tehnică a agentului economic de a efectua activități de reparații, întreținere, etc., în conformitate cu legislația în vigoare (aceasta se eliberează agenților economici care îndeplinesc condițiile de dotare, documentație tehnică și tehnologii corespunzătoare, au angajat personal calificat corespunzător lucrărilor pe care le execută și îndeplinesc condițiile de onorabilitate și de capacitate profesională), iar pe de altă parte potrivit Ordonanței nr. 82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, aprobată cu modificări prin Legea nr. 222/2003, agenții economici care desfășoară activități specifice în termenul de garanție **a vehiculelor noi** trebuie să aibă și abilitarea din partea producătorului, respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia. Astfel din interpretarea textului de lege reiese că, pentru vehiculele care nu mai sunt în termenul de garanție, condiția abilitării din partea producătorului nu are caracter obligatoriu, iar din cele 31 de autoturisme care alcătuiesc parcul auto al Autorității de Supraveghere Financiară, doar 4 autoturisme, marca Dacia, model Duster, sunt încă acoperite de perioada de garanție acordată de producător;

- de asemenea, din examinarea documentelor aflate în copie la dosarul cauzei, Consiliul constată că urmare a contestației formulate de S.C. ... S.A., autoritatea contractantă a făcut aplicarea dispozițiilor 256 ind. 3 din O.U.G. nr. 34/2006, publicând în SEAP, în 28.09.2015 următoarea măsură de remediere:

„Cerință restrictivă conform documentației: Prestatorul trebuie să fie agreeat de S.C. Automobile Dacia S.A. și să asigure service în condiții de garanție și pentru autovehiculele Dacia Duster, întrucât parcul auto al A.S.F. include și această marcă”,

Măsură de remediere adoptată: Prestatorul trebuie să fie abiliat din partea S.C. Renault Commercial Roumanie S.R.L. sau din partea reprezentantului autorizat al producătorului să asigure service în termenul de garanție pentru autovehiculele noi Dacia Duster, întrucât parcul auto al A.S.F. include 4 autoturisme de acest tip aflate în perioada de garanție”;

- referitor la fondul cauzei, Consiliul va proceda la soluționarea criticilor în discuție aferente, analizând modul în care autoritatea contractantă a elaborat documentația de atribuire, cu luarea în considerare a legislației în vigoare în domeniul achizițiilor publice și a argumentelor transmise de către petenți, precum și ținând seama de măsura de remediere adoptată de autoritatea contractantă;

- Consiliul determină că în speță sunt incidente următoarele dispoziții legale:

- Ordonanța nr. 82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, aprobată cu modificări prin Legea nr. 222/2003, respectiv:

Art. 1.

alin. (1) Prevederile prezentei ordonanțe se aplică tuturor agenților economici care desfășoară activități prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere, față de reglementările legale referitoare la condițiile tehnice privind admiterea și menținerea în circulație a acestora pe drumurile publice.

alin. (2) În sensul prezentei ordonanțe, prin activități care pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere se înțelege:

a) activități de reparații, întreținere și reglări funcționale ale vehiculelor rutiere;

b) activități de reparații, recondiționări, montări, verificări și etalonări ale componentelor și echipamentelor vehiculelor rutiere;

c) modificări constructive și reconstrucția vehiculelor rutiere;

d) activități de dezmembrare a vehiculelor rutiere uzate, în vederea comercializării și reciclării.

alin. (3) Activitățile menționate la alin. (2) se pot desfășura numai în ateliere specializate, în baza autorizației tehnice.

(4) Autorizația tehnică este documentul prin care se atestă capacitatea tehnică a agentului economic de a efectua, în conformitate cu legislația în vigoare, activitățile prevăzute la alin. (2).

Art. 2

alin. (5) Agenții economici care desfășoară activități specifice în termenul de garanție a vehiculelor noi trebuie să aibă și abilitarea din partea producătorului vehiculului rutier respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia.

- dispozițiile pct. 1 ale Cap. II: Reguli de procedură privind evaluarea capacității tehnice și autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere și/sau de reglare funcțională a vehiculelor rutiere, de recondiționare produse, de înlocuire de șasiuri și/sau caroserii ale vehiculelor rutiere din Reglementarea RNTR 9/2005, aprobată prin Ordinul nr. 2131/2005, cu modificările și completările ulterioare, care precizează în mod expres că activitățile de reparații, de întreținere și/sau de reglarea funcțională a vehiculelor rutiere, de recondiționare produse, precum și activitățile de înlocuire de șasiuri și/sau caroserii ale vehiculelor rutiere se pot presta numai de operatorii economici care

au capabilitatea tehnică adecvată și care, în urma unei evaluări, au fost autorizați de către RAR;

- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1022/2013 la cap. II Clasificarea operatorilor economici în funcție de tipul și complexitatea activității din Anexa 1 la Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1022/2013 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz RNTR 9, aprobate prin Ordinul Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2131/200 definește noțiunile de clase I și II astfel: *„Clasa I - operatorii economici care îndeplinesc condițiile de autorizare din reglementări pentru a desfășura toate operațiunile prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia; Clasa II - operatorii economici care îndeplinesc condițiile de autorizare din reglementări pentru a desfășura toate operațiunile prevăzute pentru cel puțin unul dintre sistemele A1.1-A1.8 și care nu dețin abilitarea din partea unui producător de vehicule sau a reprezentantului autorizat al acestuia”.*

Din economia textelor legale mai sus invocate, Consiliul constată că posibilitatea legală a operatorilor economici de a presta activitățile reglementate se dobândește prin autorizarea de către RAR în urma evaluării.

De asemenea, Consiliul constată că cerința solicitată de autoritatea contractantă referitoare la abilitarea din partea producătorului respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia pentru agenții economici care desfășoară activități specifice în termenul de garanție a **vehiculelor noi** este pe deplin justificată în raport de dispozițiile art. 1 alin. (4) coroborat cu art. 2 alin. (5) din Ordonanța nr. 82/2000 mai sus enunțată. În raport de cele mai sus reținute, critica formulată de S.C. ... S.A. referitoare la solicitarea autorizației tehnice eliberată de Registrul Auto Român este nefondată, iar critica referitoare la solicitarea agreerii din partea producătorului respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia, este lipsită de obiect, având în vedere măsura de remediere adoptată de autoritatea contractantă, măsură care a fost publicată în SEAP, la data de 28.09.2015.

Este relevant în soluționare și argumentul adus de autoritatea contractantă în favoarea solicitării ca prestatorul să fie abilitat din partea producătorului, respectiv sau din partea reprezentantului autorizat al acestuia, respectiv faptul că cerința astfel cum a fost remediată este în legătură cu obiectul contractului, este solicitată în strictă corelare cu necesitățile autorității contractante, întrucât această cerință a fost stabilită urmare a prevederilor contractului de furnizare autoturisme nr. 29/27.05.2015 încheiat de autoritatea contractantă cu

S.C. Renault Commercial Roumanie S.R.L., care la art. 15.4 menționează faptul că *„dacă defecțiunea face obiectul garanției, lucrările de reparații și înlocuirea pieselor defecte este **gratuită**, Furnizorul având obligația de a remedia defecțiunea sau de a înlocui produsul (dacă nu există soluție tehnică de reparație) în perioada convenită, fără costuri suplimentare pentru Achizitor”*. Astfel autoritatea contractantă menționează faptul că această obligație contractuală nu poate fi îndeplinită de o societate care prestează servicii de reparație auto dacă nu este abilitată de către producătorul autovehiculului; reparațiile autoturismelor la un operator care nu este agreat de producător se pot efectua numai contracost, ceea ce implică cheltuieli suplimentare din partea autorității contractante pentru prestarea acestor servicii.

Referitor la ultima critică formulată de S.C. ... S.A. vizavi de solicitarea autorității contractante a de i se pune la dispoziție un autoturism la schimb, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto, Consiliul constată netemeinicia acesteia din următoarele considerente:

- în cadrul capitolului V *„Obligațiile prestatorului”*, la pct. 17, autoritatea contractantă a menționat următoarea prevedere: *„Prestatorul va pune la dispoziția Beneficiarului, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto, un autoturism la schimb”*;

- societatea contestatoare critică faptul că autoritatea contractantă solicitând mașină la schimb, autoritatea contractantă solicită de fapt, un alt serviciu, în plus, față de cel de reparații și întreținere auto, respectiv închirierea de autovehicule (chiar dacă nu se percepe o chirie/zi, este evident că prețul la care va fi atribuit contractul, va include și acel cost privind folosința mașinii);

- în replică la susținerile societății contestatoare, autoritatea contractantă menționează în cadrul punctului de vedere formulat faptul că *„a solicitat să se pună la dispoziție un autoturism, nu a cerut ca operatorul să dețină un autoturism. Această prevedere referitoare la solicitarea autorității contractante de a pune la dispoziție un autoturism la schimb, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto este o practică uzuală a societăților care au ca obiect de activitate serviciile în domeniul auto”*;

- analizând modul în care autoritatea contractantă a elaborat și întocmit cerința în discuție, Consiliul apreciază că prin această cerință autoritatea contractantă dorește ca activitatea sa să nu fie perturbată, astfel că în mod justificat a aplicat principiul precauției, pentru respectarea de către prestator a termenelor de prestare a serviciilor, gestionând în acest mod riscul întreruperii activității;

- în considerarea celor antemenționate sunt relevante în soluționare susținerile autorității contractante, potrivit cărora *„ASF are în dotare un număr mic de autoturisme raportat la activitatea pe care o desfășoară și ca urmare a acestui fapt, imobilizarea pe o perioadă îndelungată a unui autoturism, împiedică desfășurarea în bune condiții a*

activității, creează disfuncționalități care pot fi importante din punct de vedere economic, financiar, de imagine, în funcție de tipul de activitate care este afectată”;

- în ceea ce privește stabilirea valorii estimate aferente contractului de achiziție publică în cauză, potrivit dispozițiilor art. 25 alin. (1) din OUG nr. 34/2006, *„autoritatea contractantă are obligația de a estima valoarea contractului de achiziție publică pe baza calculării și însumării tuturor sumelor plătibile pentru îndeplinirea contractului respectiv, fără taxa pe valoarea adăugată, **luând în considerare orice forme de opțiuni și**, în măsura în care acestea pot fi anticipate la momentul estimării, orice eventuale suplimentări sau majorări ale valorii contractului”;*

- corelativ, potrivit dispozițiilor art. 26 din ordonanța de urgență mai sus invocată, *„valoarea estimată a contractului de achiziție publică trebuie să fie determinată înainte de inițierea procedurii de atribuire a contractului respectiv. Această valoare trebuie să fie valabilă la momentul transmiterii spre publicare a anunțului de participare sau, în cazul în care procedura de atribuire nu presupune publicarea unui astfel de anunț, la momentul transmiterii invitației de participare”;*

- având în vedere cadrul juridic anterior fixat, Consiliul apreciază că valoarea estimată reprezintă pe de-o parte, un instrument aflat la dispoziția autorității contractante pentru a **determina cuantumul sumelor ce urmează a fi disponibilizate de la buget**, iar, pe de altă parte, reprezintă un barometru utilizat de autoritatea contractantă în vederea evaluării propunerilor financiare depuse. Cu alte cuvinte este în sarcina autorității contractante să determine în mod corect valoarea estimată a contractului de achiziție publică, pe baza calculării și însumării tuturor sumelor plătibile pentru îndeplinirea contractului respectiv, luând în considerare orice forme de opțiuni;

- Consiliul nu va reține în soluționare criticile vizavi de faptul că cerința în discuție este restrictivă, sub aspectul creării unui avantaj acelor agenți economici care sunt și dealeri auto, dar dețin și service auto, întrucât potrivit legislației în vigoare privind achizițiile publice, ofertantul poate participa la procedura pentru atribuirea unui contract de servicii, în nume propriu, se poate asocia, poate subcontracta și poate beneficia de susținerea unui terț;

- pentru motivele mai sus precizate, Consiliul respinge ca nefondată această critică, în condițiile în care informațiile puse la dispoziție pentru întocmirea ofertei reflectă propriile nevoi ale unității achizitoare potrivit prevederilor art. 35 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006. În sensul prevederilor evocate, specificațiile tehnice reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante;

- în acest context, Consiliul apreciază că autoritatea contractantă este singura în măsură să cunoască în mod exact necesitățile sale

obiective, orice achiziție care nu ar conduce la satisfacerea în mod deplin a acestora reprezentând o folosire ineficientă a fondurilor publice, atâta vreme cât autoritatea contractantă este singura în măsură să cunoască în mod exact necesitățile sale obiective și să solicite operatorilor economici întocmirea unor oferte care reflectă propriile nevoi ale unității achizitoare potrivit prevederilor art. 35 alin. (2) din O.U.G. nr. 34/2006;

În raport cu cele mai sus reținute, Consiliul constată netemeinicia criticii formulate referitoare la solicitarea autorității contractante de a i se pune la dispoziție un autoturism la schimb, pe întreaga durată de imobilizare a autovehiculului în service-ul auto, aceasta urmând a fi respinsă de Consiliu ca nefondată.

Având în vedere toate aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul art. 278 alin. (5) și (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de S.C. ... S.A., în contradictoriu cu ... și va dispune continuarea procedurii de atribuire.

PREȘEDINTE COMPLET

.....

MEMBRU COMPLET

.....

MEMBRU COMPLET

.....

Redactată în exemplare originale, conține pagini.