



MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 124, et. 4,
tel: 022 820652, fax: 022 820651, e-mail: contestatii@ansc.md

DECIZIE

Nr. 03D-747-21 Data: 29.10.2021

privind soluționarea contestației formulată de către Otkrytoe aktsionernoie obshchestvo „Minski Autamabilny Zavod” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz” [RUS: Открытое акционерное общество „Минский автомобильный завод” – управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ”], înregistrată la Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor cu nr. 02/854/21 la data de 01.10.2021, pe marginea procedurii de achiziție publică nr. MD-1632139507587

Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor a examinat contestația nr. 02/854/21 din 01.10.2021, depusă de către Otkrytoe aktsionernoie obshchestvo „Minski Autamabilny Zavod” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz” [RUS: Открытое акционерное общество „Минский автомобильный завод” – управляющая компания холдинга „БЕЛАВТОМАЗ”] (în continuare – OAO „MAZ”), adresa _____, pe marginea documentației de atribuire a procedurii de achiziție publică nr. MD-1632139507587, privind achiziția de „Autobuze pentru ÎM „Parcul Urban de Autobuze”, inițiată de către Primăria mun. Chișinău, adresa: mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 83, număr de identificare (IDNO): 1007601009484, tel.: 068932878, e-mail: macari.ruxandra@pmc.md, primaria@pmc.md.

În scopul examinării contestației, Agenția a organizat la data de 11.10.2021, ora 10:00, ședință deschisă la care a participat reprezentantul contestatorului.

Pretențiile contestatorului:

În calitatea sa de persoană interesată în cadrul procedurii de achiziție publică nr. MD-1632139507587, OAO „MAZ” formulează următoarele pretenții:

„PE PROCEDURĂ

La data de 20 septembrie 2021 a fost publicată procedura de achiziție publică în cauză. Otkrytoe aktsionernoie obshchestvo “Minski Autamabilny Zavod” întreprinderea de administrare a holdingului “Belavtomaz” (în continuare – OAO „MAZ”) a luat cunoștință în aceeași zi cu documentația de atribuire și anunțul de participare. Întrucât contestația este depusă la 30 septembrie 2021, în temeiul art. 83 alin. (1) lit. a), termenul pentru depunerea contestației de 10 zile a fost respectat.

Interesul contestatorului.

Contestatorul este un operator economic care practică producerea și comercializarea autobuzelor. Acesta intenționează să depună o ofertă la procedura de

achiziții în cauză, totuși, unele dintre condițiile din documentația de atribuire nu îi permit să depună o ofertă. Pe de o parte, din cele două tipuri de autobuze solicitate de către autoritatea contractantă, OAO „MAZ” produce doar un tip, astfel este în imposibilitate de a oferta ambele tipuri de autobuze, iar pe de altă parte, cerințele expuse de către autoritatea contractantă sunt discriminatorii, întrucât favorizează autobuzele de marca ISUZU.

PE FOND

Contestatorul solicită obligarea autorității contractante să modifice anunțul de participare și documentația de atribuire astfel încât licitația să fie divizată pe loturi (1), să modifice cerința privind clasa ecologică a motorului EURO 6 (2), cerința privind capacitatea rezervorului de combustibil, capacitatea de pasageri și raza de cotitură (3), să excludă cerința privind prezentarea certificatelor SORT (4), a certificatului de conformitate (5) și să excludă factorul de evaluare privind calcularea în rate (6). În continuare contestatorul se va expune asupra fiecărei pretenții în parte.

1. Divizarea pe loturi

Obiect al procedurii de achiziție publică în cauză sunt 2 tipuri de autobuze, de categoria M3 – 9 m și respectiv 18 m, a câte 45 unități fiecare. Ambele tipuri de autobuze sunt incluse într-un singur lot. Iar valoarea licitației este de tocmai 327000000 lei. Considerăm că în lumina prevederilor legale și a argumentelor detaliate mai jos, autoritatea contractantă trebuia să divizeze licitația în două loturi separate pentru fiecare tip de autobuz (de 9 m și respectiv de 18 m) cu oferirea posibilității de a depune oferte în mod separat pentru cel puțin un lot.

În drept, art. 39 alin. (1) din Legea nr. 131/2015 prevede că autoritatea contractantă are dreptul de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor de achiziții publice, iar art. 39 alin. (2) prevede că autoritatea contractantă stabilește obiectul fiecărui lot pe baze cantitative, adaptând dimensiunea contractelor individuale astfel încât să corespundă mai bine capacității întreprinderilor mici și mijlocii, sau pe baze calitative, în conformitate cu diferitele meserii și specializări implicate, pentru a adapta conținutul contractelor individuale mai îndeaproape la sectoarele specializate ale întreprinderilor mici și mijlocii, sau în conformitate cu diferitele faze ulterioare ale proiectului.

În acest sens, art. 1 din legea menționată supra, reglementează expres noțiunea de „lot”, care reprezintă fiecare parte în care a fost separat obiectul achiziției publice pentru a adapta dimensiunea obiectului contractelor individuale rezultate, astfel încât să corespundă mai bine necesităților autorității contractante precum și capacității întreprinderilor mici și mijlocii, sau pe baze calitative, în conformitate cu diferitele meserii și specializări implicate, pentru a adapta conținutul contractelor individuale mai îndeaproape la sectoarele specializate ale întreprinderilor mici și mijlocii sau în conformitate cu diferitele faze ulterioare ale proiectului”.

Conform art. 39 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, dacă nu recurge la atribuirea contractului pe loturi, autoritatea contractantă are obligația de a justifica decizia de a nu atribui contractul pe loturi.

Subsecvent, pct. 30 subpct. 2) din Regulamentul cu privire la activitatea grupului de lucru pentru achiziții, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 10 din 20.01.2021, conform cărora grupul de lucru este obligat să asigure participarea pe scară largă a operatorilor economici la procedurile de achiziție publică în scopul asigurării concurenței. În același timp, art. 7 lit. c) din Legea nr. 131/2015 prevede expres că unul dintre principiile fundamentale a relațiilor privind achizițiile publice este principiul concurenței, care presupune asigurarea condițiilor de manifestare a concurenței în așa fel încât orice operator economic, cu calificare și oferta corespunzătoare necesității reale a autorității, să poată participa la procedura de atribuire și să dispună de posibilitatea egală de a fi desemnat câștigător.

Analizând aceste prevederi legale ANSC, în Decizia nr. 03D-979-20 Data: 28.12.2020 a indicat:

„autoritatea contractantă este în drept de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor de achiziții publice, însă gruparea bunurilor în loturi trebuie să fie realizată astfel încât să nu creeze obstacole nejustificate de natură să limiteze concurența în cadrul procedurilor de achiziție publică, ci să ofere posibilitatea reală operatorilor economici care reprezintă întreprinderile mici și mijlocii să poată participa la procedura de achiziție publică în cauză.” (Decizia ANSC nr. 03D-979-20 Data: 28.12.2020, pag. 4, 5).

În cazul de față, autoritatea contractantă urmărește să procure două tipuri de bunuri independente unul de altul și anume autobuze de 9 m și respectiv 18 m.

Menționăm că anterior Primăria mun. Chișinău și Parcul Urban de Autobuze au mai inițiat și alte proceduri de achiziție a autobuzelor, la care au fost procurate autobuze de diverse modele și mărci comerciale. În urma licitației cu nr. MD-1614258987702 s-au procurat 100 de autobuze marca ISUZU, licitației cu nr. MD-1546439177862 s-au procurat 31 de autobuze marca ISUZU, iar în urma procedurii de achiziție cu nr. MD-1617283337130 s-au procurat autobuze uzate de diferite dimensiuni/mărci/modele inclusiv Volvo, VDL, MAN. În ultimul caz, autoritatea contractantă nici nu a stabilit careva criterii exacte cu privire la specificațiile tehnice ale autobuzelor.

Astfel, vedem că în contextul în care municipalitatea achiziționează mai multe modele și mărci de autobuze, cu diferite specificații tehnice, atribuirea ambelor tipuri de autobuze în cadrul achiziției curente unui singur ofertant nu este justificat. Mai mult de atât, în acest mod se reduce concurența, fiind eligibile doar operatorii economici care dispun de ambele tipuri de autobuze.

De cealaltă parte, în cazul divizării pe loturi, s-ar crește concurența. Or există producători precum MAZ care produc doar unul dintre cele două tipuri de autobuze solicitate de către autoritatea contractantă. Respectiv, în cazul divizării pe loturi, mai mulți operatori economici, inclusiv MAZ, vor putea să depună oferte și respectiv să ducă la creșterea concurenței, implicit și scăderea prețului.

Un al doilea argument este că în cazul divizării pe loturi, autoritatea contractantă ar putea obține condiții mai avantajoase pentru procurarea autobuzelor. Astfel, în cazul

în care concurentul A oferă autobuze de 9 m în condițiile cele mai avantajoase, iar concurentul B oferă autobuze de 18 m în condițiile cele mai avantajoase, Primăria mun. Chișinău va putea face o selecție separată pe fiecare lot și respectiv atribui fiecare lot ofertantului cu cele mai bune condiții în baza criteriilor de selecție stabiliți. În cazul în care licitația nu ar fi divizată pe loturi, această opțiune nu ar fi posibilă, autoritatea contractantă fiind în situația de a alege ambele tipuri de autobuze de la un singur ofertant, chiar dacă altul oferă un tip de autobuze în condiții mai avantajoase.

În contextul acestei explicații este relevant art. 7 lit. a) din Legea nr. 131/2015 care prevede că unul dintre principiile achizițiilor publice este utilizarea eficientă a banilor publici și minimizarea riscurilor autorităților contractante. La caz, nedivizarea pe loturi duce la utilizarea ineficientă a banilor publici.

2. Clasa ecologică EURO 6

Conform specificațiilor tehnice impuse în documentația de atribuire, fiecare autobuz trebuie să aibă clasa ecologică de „Minim EURO 6”. Totuși, această cerință este una nejustificată în contextul în care Republica Moldova nu are o reglementare care ar interzice sau limita în orice fel clasa ecologică a autovehiculelor EURO 5.

Subliniem aici că la licitația precedentă de 100 de autobuze organizată de către aceeași autoritate contractantă, a fost impusă cerința privind clasa ecologică EURO 5, iar în rezultat s-au procurat autobuze marca ISUZU cu clasa ecologică EURO 5. În urma licitației de autobuze uzate, s-au procurat autobuze EURO 5, însă cu un nivel de poluare mai înalt din cauza faptului că sunt de mână a doua și au toate cel puțin 400000 km parcurși. Aceste achiziții demonstrează că de fapt, autoritatea contractantă nu are necesitatea de autobuze de o clasă ecologică mai superioară, iar autobuzele de clasa EURO 5 satisfac cerințele sale. Aici menționăm că chiar și din cele 100 de autobuze ISUZU încă nu au fost livrate decât în număr de 15. Astfel, în condițiile în care actualmente autoritatea contractantă achiziționează autobuze cu clasa ecologică EURO 5, impunerea în cadrul licitației curente cerința privind EURO 6 nu este una justificată.

Tot aici menționăm că cerința privind clasa ecologică EURO 6 diminuează semnificativ concurența. Or, clasa EURO 6 este la moment utilizată doar în Uniunea Europeană, pe când în celelalte state, inclusiv Republica Moldova, se utilizează standarde ecologice mai inferioare. Din acest considerent și producătorii din afara UE în mare parte nu produc autobuze cu clasa ecologică EURO 6, acestea fiind mai scumpe și necesită o mentenanță mai deosebită și costisitoare. Astfel, la impunerea cerinței de EURO 6 un număr semnificativ de producători de autobuze nu ar fi eligibili. Astfel, cerința privind clasa ecologică EURO 6 încalcă principiul tratamentului egal și nediscriminării operatorilor economici prevăzut la art. 7 din Legea nr. 131/2015.

În ceea ce privește protecția mediului, o soluție este achiziționarea autobuzelor cu motor care utilizează gazul comprimat. Acesta este cel mai ecologic dintre opțiunile posibile, fapt confirmat inclusiv prin raportul Grupului de lucru al Consiliului Municipal Chișinău pentru Identificarea soluției tehnice și opțiunii financiare optime în vederea renovării parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul

Chișinău.

3. *Capacitatea rezervorului de combustibil, capacitatea de pasageri și raza de cotitură*

Conform specificațiilor tehnice impuse în documentația de atribuire, autobuzele de 9 m au următoarele două cerințe care au fost stabilite pentru a permite participarea autobuzelor de marca ISUZU și a elimina alți ofertanți:

1.6 Raza de cotitură, nu mai mult de 9 m

1.4 Capacitatea totală a pasagerilor, inclusiv persoane cu mobilitate redusă – Minim 65

1.15 Volumul rezervorului Minim 200 litri

Aceste cerințe sunt nejustificate și discriminatorii pentru a permite participarea autobuzelor de marca ISUZU CITIBUS: <https://www.isuzu.com.tr/ru/bus/city-interurban/citibus/>. Acestea au rezervorul de 215 litri, iar raza de cotitură – 6960 m, iar capacitatea de pasageri, inclusiv o persoană cu mobilitate redusă – 65.

Condițiile expuse favorizează autobuzele ISUZU CITIBUS și restrâng nejustificat concurența. Solicităm stabilirea unui minim de cel mult:

- Raza de cotitură nu mai mult de 9,5 m

- Capacitatea totală a pasagerilor, inclusiv persoane cu mobilitate redusă – Minim 64

- Volumul rezervorului Minim 140 litri

Aceste cerințe vor permite participarea contestatorului dar și a altor producători la licitație.

4. Certificatul SORT

Autoritatea contractantă a inclus în lista cerințelor și criteriilor de calificare prezentarea „Certificat cu privire la consumul de combustibil – Cicluri standardizate de testare (SORT 1, 2, 3)” (Cerința nr. 16). Această cerință este nejustificată și contravine prevederilor legale.

Art. 18 din Legea nr. 131/2015 prevede că „Autoritatea contractantă va aplica criteriile proporționale de calificare și selecție raportate la obiectul contractului referitoare numai la:

a) eligibilitatea ofertantului sau candidatului;

b) capacitatea de exercitare a activității profesionale;

c) capacitatea economică și financiară;

d) capacitatea tehnică și/sau profesională;

e) standarde de asigurare a calității;

f) standarde de protecție a mediului.”.

Testul SORT nu cade sub incidența niciuneia dintre criteriile de calificare și selecție prevăzute exhaustiv de lege.

Testul SORT este un test la care sunt supuse autobuzele pentru a indica consumul acestora de combustibil în anumite condiții. Totuși, rezultatele acestor teste nu indică care va fi consumul real de combustibil pe care îl vor avea autobuzele pe un anumit itinerar. Mai mult, aceste teste sunt foarte aproximative și permit o marjă de eroare de

5%. Prin urmare, autoritatea contractantă nu poate nicidecum utiliza aceste rezultate pentru a calcula care vor fi cheltuielile de combustibil pe care acestea le vor avea în municipiul Chișinău pe diferite itinerare.

Totodată, consumul de combustibil nu este un factor de evaluare, prin urmare, acesta nu poate influența clasamentul ofertelor.

În același timp, aceste teste nu certifică calitatea autobuzelor, nici conformitatea lor cu anumite standarde și nici gradul de poluare/compoziția gazelor de eșapament.

5. Certificatul de conformitate

Autoritatea contractantă a inclus în lista cerințelor și criteriilor de calificare prezentarea „Certificat de conformitate” (Cerința nr. 13). Această cerință este de asemenea nejustificată și contravine prevederilor legale.

Or, potrivit art. 2 din Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, „certificatul de conformitate reprezintă un document care atestă că un produs identificat corespunzător a fost supus procedurilor de evaluare a conformității și că, la momentul evaluării, produsul este conform cerințelor specificate aplicabile”.

Autoritatea contractantă nu specifică căror cerințe ar trebui să corespundă aceste autobuze. Astfel, în modul în care este formulată această cerință, ea este ambiguă și neclară. Ea nu permite unui operator economic să stabilească cu certitudine căror standarde trebuie să corespundă autobuzele oferite.

În același timp, în Republica Moldova lipsește o reglementare cu privire la cerințele cărora ar trebui să le corespundă tipurile de autobuze solicitate de către autoritatea contractantă.

Prin urmare, constatăm că cerința privind certificatul de conformitate este ilegală întrucât ea nu face referire la specificații sau standarde relevante după cum prevede art. 22 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 131/2015:

„Articolul 22. Capacitatea tehnică și/sau profesională

(1) În cazul aplicării unei proceduri pentru atribuirea unui contract de achiziții publice de bunuri, în scopul verificării capacității tehnice și/sau profesionale a ofertanților/candidaților, autoritatea contractantă are dreptul de a le solicita acestora, în funcție de specificul, de cantitatea și de complexitatea bunurilor ce urmează să fie furnizate și numai în măsura în care aceste informații sunt relevante pentru îndeplinirea contractului și nu sunt disponibile în bazele de date ale autorităților publice sau ale părților terțe, următoarele: [...]

d) certificate sau alte documente emise de organisme abilitate în acest sens, care să ateste conformitatea bunurilor, identificată clar prin referire la specificații sau standarde relevante;” (subliniat intenționat)

6. Factorul de evaluare – achitarea în rate

Conform pct. 6 din Fișa de Date a Achiziției, criteriul de evaluare aplicat pentru adjudecarea contractului este cel mai bun raport calitate-preț. Totuși, la pct. 5.3 unde se detailează factorii de evaluare este inclus și un factor care nu este nici prețul și nici nu ține de calitate și anume: „Rate (luni)”.

Acest criteriu nu este definit clar și nu prea este clar cum va fi aplicat, ci doar faptul că cu cât mai târziu operatorul economic va primi plata, cu atât mai mare este punctajul acumulat:

3	Rate (luni)	20	Oferta cu cel mai mare termen de luni	20
			Oferta cu alt termen	(Perioada rate luni mai mică/ Perioada rate luni mai mare) x Punctaj maxim
Algoritm de calcul: Pentru cel mai mare termen de luni ofertate se acordă punctajul maxim alocat; pentru un alt termen ofertat punctajul se calculează proporțional, astfel: (Termen ofertat / Termen cel mai mare) x Punctaj maxim alocat.				

În același timp, la modalitatea de plată se indică că plata se va efectua trimestrial:

3.7.	Metoda și condițiile de plată vor fi:	Pentru fiecare lot de autobuz livrat, plata va fi trimestrial , de la semnarea actului de primire – predare pe perioada valabilității contractului.
------	---------------------------------------	--

Livrarea autobuzelor va fi făcută timp de 12 luni de la semnarea contractului. Astfel, din documentația de atribuire nu este clar explicat cum va fi aplicat acest factor de evaluare, or pe de o parte, plata se va efectua trimestrial, iar pe de altă parte se evaluează ratele de plată lunare. Mai mult, în contextul în care nu este stabilită o dată exactă la care trebuie livrate toate autobuzele, ofertanții vor fi puși în condiții inegale la aplicarea acestui criteriu.

Spre exemplu un ofertant ar putea livra toate autobuzele la 1 ianuarie (fiind prima zi din I trimestru), pe când altul la 31 martie 2022 (ultima zi din I trimestru). Și deși există o diferență de tocmai 3 luni între datele de livrare, perioada de plată va începe în aceeași zi, respectiv dacă ambii vor oferta aceeași perioadă de achitare, în fapt, al doilea va fi în avantaj cu 3 luni. Constatăm deci că acest factor încalcă principiile concurenței și tratamentului egal în privința tuturor ofertanților și operatorilor economici prevăzute la art. 7 din Legea nr. 131/2015.

O a doua problemă legată de acest factor de evaluare este că el contravine art. 26 din Legea nr. 131/2015 care prevede:

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor legale sau administrative privind prețul anumitor bunuri ori remunerarea anumitor servicii, autoritatea contractantă atribuie contractul de achiziții publice/acordul-cadru ofertantului care a depus oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.

(2) În sensul prevederilor alin. (1), autoritatea contractantă stabilește oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pe baza criteriului de atribuire și a factorilor de evaluare prevăzuți în documentația de atribuire.

(3) Pentru determinarea celei mai avantajoase oferte din punct de vedere economic în conformitate cu prevederile alin. (2), autoritatea contractantă are dreptul de a aplica unul dintre următoarele criterii de atribuire:

c) cel mai bun raport calitate-preț;

[...]

6) În sensul alin. (3) lit. c) și d), cel mai bun raport calitate-preț/calitate-cost se

determină pe baza unor factori de evaluare care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale în legătură cu obiectul contractului de achiziții publice/acordului-cadru.

(7) Factorii de evaluare prevăzuți la alin. (6) includ:

a) calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare, precum și comercializarea și condițiile acesteia;

b) organizarea, calificarea și experiența personalului desemnat pentru executarea contractului, în cazul în care calitatea personalului desemnat are un impact semnificativ asupra nivelului calitativ de executare a contractului;

c) serviciile post vânzare, asistența tehnică și condițiile de livrare, cum ar fi data livrării, procesul de livrare și termenul de livrare sau de finalizare.”

Prevederea legală menționată impune cerințe imperative față de factorii de evaluare calitativi. Aceștia trebuie să se refere fie la calitatea produsului, fie la calitatea prestatorului fie la servicii post vânzare cum este cazul factorului privind termenul de garanție. Totuși, factorul privind perioada de achitare a ratelor nu cade sub incidența nici una dintre tipurile exhaustive de factori de evaluare de la art. 26 alin. (7) din Legea menționată supra. Prin urmare, acest factor de evaluare nu este reglementat de lege și urmează a fi exclus.

SOLICITAREA DE SUSPENDARE A PROCEDURII

În temeiul art. 85 alin. (14), alin. (15) din Legea nr. 131/2015 solicităm suspendarea procedurii de achiziție publică.

După cum s-a indicat supra, documentația de atribuire atacată excedă cadrul legislativ în domeniu, respectiv. Acest fapt ar putea fi de natură să producă prejudicii și ar încălca totodată principiul utilizării eficiente a banilor publici, asigurării concurenței, imparțialității, tratamentului egal și al nediscriminării prevăzute de art. 7 din legea prenotată.

Având în vedere termenul de 20 de zile lucrătoare prevăzut la art. 85 alin. (17) pentru soluționarea contestației în fond, este iminent faptul că decizia Agenției în acest sens să fie adoptată în perioada de depunere a ofertelor, sau chiar mai târziu.

Astfel, în această perioadă, până la emiterea deciziei ANSC nici contestatorul și nici alți operatori economici nu vor fi siguri despre care vor fi condițiile finale ale licitației.

Dacă aceștia vor pregăti ofertele în conformitate cu documentația standard aplicabilă la moment, iar ANSC va admite parțial sau total contestația, ei vor fi nevoiți să schimbe din nou documentele ofertei. În special asta poate afecta din cauza obținerii garanției pentru ofertă de circa 6,5 mln lei care ulterior va trebui menținută pentru o perioadă de până la noul termen limită de depunere a ofertelor. Astfel, ofertanții vor trebui să suporte un cost adițional care nu este necesar și util.

Dacă operatorii economici nu vor pregăti oferta așteptând decizia ANSC, iar ANSC va respinge contestația, atunci vom avea timp foarte puțin pentru pregătirea ofertelor.

De asemenea, există riscul ca decizia asupra contestației să fie pronunțată și după

20 de zile lucrătoare, respectiv după termenul limită de depunere a ofertelor. Într-o asemenea eventualitate Decizia ANSC prin care se va admite în tot sau în parte pretențiile nu va mai putea fi executată.

Ca urmare a celor menționate, solicităm:

- obligarea autorității contractante să modifice documentația de atribuire și anunțul de participare la procedura de achiziție publică nr. MD-1632139507587 pentru remedierea încălcărilor evidențiate în partea motivantă a contestației;
- suspendarea procedurii de achiziție publică nr. MD-1632139507587 până la emiterea unei decizii a ANSC pe fondul acestei contestații;
- a ne fi expediate toate înscrisurile expediate de către părți la procedura de contestație de îndată ce sunt recepționate de către ANSC.”

Argumentele autorității contractante:

Primăria mun. Chișinău, prin punctul său de vedere, expus în scrisoarea nr. 02-109/5308 din 06.10.2021, în susținerea acțiunilor sale, comunică următoarele:

„Grupul de lucru aprobat prin Dispoziția nr. 517-d din 06 septembrie 2021, cu privire la instituirea și aprobarea Grupului de lucru pentru aprobarea caietului de sarcini și organizarea licitației publice privind achiziționarea autobuzelor, a examinat notificarea nr. 05/2603/21 din 01.10.2021 și comunică următoarele:

1. Nu se acceptă.

Producătorul OAO „MAZ” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz” nu și-a demonstrat dreptul încălcat deoarece din informația publică, producătorul MAZ produce autobuze de 18 m.

La momentul actual la balanța Parcului Urban de Autobuze sunt autobuze de la 7 (șapte) producători diferiți ceea ce duce la un impediment tehnic din punct de vedere al reparației deoarece inconveniența privind semnarea mai multor contracte de achiziție la piese, tergiversarea procesului de reparație inclusiv specializării factorului uman pentru fiecare tip de unitate de transport.

2. Nu se acceptă.

Municipalitatea în ultimii ani a făcut achiziții majore în transport, având în vedere media vârstei autobuzelor la Parcul Urban de Autobuze, media emisiilor de CO₂ autobuzelor Parcului Urban de Autobuze care nu o calculăm pe fiecare unitate, dar media per total la unitățile de transport ale Parcului Urban de Autobuze. Având în vedere că municipalitatea a achiziționat 158 de unități de transport și toate având clasa ecologică EURO 5, anume din acest considerent s-a stabilit să fie EURO 6 deoarece în perioada următorilor ani municipalitatea va achiziționa doar autobuze cu parcurs, cu vârsta medie între 5 – 10 ani unde puțin probabil o să fie autobuse EURO 6. Anume din acest considerent nu se acceptă clasa ecologică minim EURO 5 deoarece să avem o medie confortabilă a emisiilor de CO₂ la autobuzele EURO 5 care sunt acum la balanță în Parcul Urban de Autobuze, cu cele care se propun a fi achiziționate EURO 6.

3. Se acceptă parțial.

1) Se acceptă.

Raza de cotitură nu mai mult de 9 m a fost luată în considerare că autobusele de 9 m să înlocuiască Maxi-Taxi care circulă în oraș, în zonele greu accesibile pentru autobuzele mai mari, totodată Parcul Urban de Autobuze are curse în suburbii în zone greu accesibile din cauza intersecțiilor înguste. Dar având în vedere solicitarea MAZ, se acceptă modificarea în documentație ca raza de cotitură să nu fie mai mult de 9,5 m.

2) Se acceptă capacitatea totală a pasagerilor, inclusiv cu mobilitate redusă minim 64.

3) Nu se acceptă.

La balanța Parcului Urban de Autobuze sunt peste 200 de unități de transport, având în considerare planul de modernizare a transportului public în următorii ani și capacitatea tehnică de alimentare ale autobuzelor, va fi o problemă să alimentezi zilnic sau o dată la două zile toate cele peste 300 de unități de transport care se preconizează a fi la Parcul Urban de Autobuze în următorii doi ani. Din acest considerent stocul de combustibil la fiecare autobuz trebuie să fie pentru 3 – 4 zile ca să nu fie o problemă alimentarea transportului.

4. Nu se acceptă.

Pretenția nu este argumentată din motivul că certificatul SORT nu se referă la capacitățile operatorului economic, dar sunt cerințe cerute pentru a verifica indirect calitatea bunurilor pentru a putea calcula consumul unităților de transport și este unicul certificat care stabilește consumul.

5. Nu se acceptă.

Pretenția nu este argumentată din motiv că certificatul de conformitate nu se referă la capacitățile operatorului economic, dar sunt cerințe cerute pentru a verifica conformitatea/calitatea bunurilor, totodată pentru a putea fi verificate specificațiile tehnice pentru bunurile oferite care sunt reflectate în certificatul de conformitate.

6. Nu se acceptă.

Autoritatea contractantă anume a stabilit punctaj pentru luni oferite deoarece acest punctaj stabilește costul banilor în timp și prețul final. Totodată, autoritatea contractantă foarte clar a stabilit în documentație scopul și motivul acestui criteriu de evaluare deoarece este o achiziție cu plată în rate de către autoritatea contractantă și pentru autoritatea contractantă este mai convenabil să achite aceeași sumă X de bani în 60 de luni decât în 48 de luni. Totodată pentru clarificare mai adăugăm faptul că s-a stabilit în documentație că plata va fi trimestrial și termenul trimestru pentru plată începe a curge din momentul livrării bunului sau al lotului de bunuri și se finalizează în ultima lună conform perioadei oferite. Interpretarea că cineva va livra în februarie și altcineva în iunie nicidecum nu schimbă regulile de plată. Plata în rate este o condiție de plată, dar livrarea în termen de 12 luni este o condiție de livrare stabilită în documentație.

În astfel de împrejurări considerăm contestația neîntemeiată, lipsită de esență factologică și de drept, și pe acest motiv în conformitate cu art. 86 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, urmează a fi respinsă.”

Aprecierea Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor:

Potrivit art. 82 alin.(1) din Legea nr. 131/2015 orice persoană care are sau a avut un interes în obținerea unui contract de achiziție publică și care consideră că în cadrul procedurilor de achiziție publică un act al autorității contractante a vătămat un drept al său recunoscut de lege, în urma cărui fapt a suportat sau poate suporta prejudicii, este în drept să conteste actul respectiv în modul stabilit de lege.

Analizând pretențiile formulate de către contestator, Agenția constată că OAO „MAZ” contestă documentația de atribuire/anunțul de participare a procedurii de achiziție publică nr. MD-1632139507587, în partea ce ține de următoarele cerințe stabilite:

- Clasa ecologică – minim EURO 6;
- Volumul rezervorului – minim 200 litri;
- Capacitatea totală a pasagerilor, inclusiv persoane cu mobilitate redusă – minim 65;
- Raza de cotitură – nu mai mult de 9 m;
- Certificat cu privire la consumul de combustibil – cicluri standardizate de testare (SORT 1, 2, 3);
- Certificat de conformitate.

Concomitent, contestatorul critică inacțiunea autorității contractante de a diviza pe loturi separate autobuzele categoria M3 – 9 m de autobuzele de 18 m, totodată invocând pretenții inclusiv pe marginea factorului de evaluare „achitarea în rate (luni)”.

În ceea ce privește pretențiile contestatorului cu referire la cerințele „Capacitatea totală a pasagerilor, inclusiv persoane cu mobilitate redusă – Minim 65” și „Raza de cotitură, nu mai mult 9 m”, Agenția reține că autoritatea contractantă a comunicat prin punctul său de vedere că „Raza de cotitură nu mai mult de 9 m a fost luată în considerare că autobusele de 9 m să înlocuiască Maxi-Taxi care circulă în oraș, în zonele greu accesibile pentru autobuzele mai mari, totodată Parcul Urban de Autobuze are curse în suburbii în zone greu accesibile din cauza intersecțiilor înguste. Dar având în vedere solicitarea MAZ, se acceptă modificarea în documentație ca raza de cotitură să nu fie mai mult de 9,5m.

2) Se acceptă capacitatea totală a pasagerilor, inclusiv cu mobilitate redusă minim 64”. Astfel, se reține că pretențiile contestatorului au fost acceptate de către autoritatea contractantă în punctul său de vedere, respectiv acestea vor fi admise implicit de către Agenție, autoritatea contractantă având obligația să modifice cerințele nominalizate supra, cu luarea în considerare a prevederilor legale din domeniu și a argumentelor expuse în punctul de vedere.

Procedând la examinarea în fond a contestației, Agenția reține că Primăria mun. Chișinău a publicat în Buletinul achizițiilor publice pe portalul guvernamental de acces online: www.mtender.gov.md, la data de 20.09.2021, un anunț de participare, la procedura de achiziție publică nr. MD-1632139507587, privind achiziția de „Autobuze pentru ÎM „Parcul Urban de Autobuze””.

Cu referire la pretențiile operatorului economic contestator privind decizia autorității contractante de a include într-un singur lot pozițiile: „Autobuze noi, categoria M3 – 18 m (minimum 17,600 m, maximum 18,400 m)” și „Autobuze noi, categoria M3 – 9 m (minimum 8,800 m, maximum 10,700 m)”, Agenția reține că potrivit pct. 20 din anunțul de participare autoritatea contractantă a specificat că „Criteriul de evaluare aplicat pentru adjudecarea contractului: „Cel mai bun raport calitate-preț pe lista întregă a criteriilor de evaluare”. Concomitent, potrivit pct. 5.2. din FDA, „Evaluarea va fi efectuată: pe poziții”, fiind indicat un singur lot după cum urmează:

Nr. d/o	Cod CPV	Denumirea bunurilor/serviciilor or/lucrărilor solicitate	Unitate a de măsură	Cantitatea	Specificarea tehnică deplină solicitată, Standarde de referință	Valoarea estimată fără TVA
Lotul 1.						
1.	34121100-2	Autobuze categoria M3 – 18 m (minim 17,600 m maxim 18,400 m)	buc.	45	Conform specificațiilor din p. 2.1 și 2.3 Documentația Standart	327 000 000,00 lei (oferta rate 48 luni)
		Autobuze categoria M3 – 9m (minim – 8,800 m maxim – 10,700 m)	buc.	45		
Total						327 000 000,00 lei

Cu privire la acest aspect, Agenția reține că potrivit art. 39 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, autoritatea contractantă are dreptul de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor de achiziții publice și a acordurilor-cadru și, în acest caz, de a stabili dimensiunea și obiectul loturilor, cu condiția includerii acestor informații în documentația de atribuire. Totodată, conform prevederilor art. 39 alin. (2) din legea nominalizată, autoritatea contractantă stabilește obiectul fiecărui lot pe baze cantitative, adaptând dimensiunea contractelor individuale astfel încât să corespundă mai bine capacității întreprinderilor mici și mijlocii, sau pe baze calitative, în conformitate cu diferitele meserii și specializări implicate, pentru a adapta conținutul contractelor individuale mai îndeaproape la sectoarele specializate ale întreprinderilor mici și mijlocii, sau în conformitate cu diferitele faze ulterioare ale proiectului, iar potrivit alin. (3) din același articol, dacă nu recurge la atribuirea contractului pe loturi, autoritatea contractantă are obligația de a justifica decizia de a nu atribui contractul pe loturi.

În context, Agenția reține că art. 1 din legea menționată supra reglementează expres noțiunea de „lot”, care reprezintă fiecare parte în care a fost separat obiectul achiziției publice pentru a adapta dimensiunea obiectului contractelor individuale rezultate, astfel încât să corespundă mai bine necesităților autorității contractante, precum și capacității întreprinderilor mici și mijlocii, sau pe baze calitative, în conformitate cu diferitele meserii și specializări implicate, pentru a adapta conținutul contractelor individuale mai îndeaproape la sectoarele specializate ale întreprinderilor mici și mijlocii sau în conformitate cu diferitele faze ulterioare ale proiectului.

Subsecvent, Agenția va lua în considerare și prevederile pct. 30 subpct. 2) din Hotărârea Guvernului nr. 10 din 20.01.2021, pentru aprobarea Regulamentului cu privire la activitatea grupului de lucru în domeniul achizițiilor publice, conform cărora

grupul de lucru este obligat să asigure participarea pe scară largă a operatorilor economici la procedurile de achiziție publică în scopul asigurării concurenței cât și dispozițiile art. 7 lit. c) din Legea nr. 131/2015 care prevede expres că unul dintre principiile fundamentale a relațiilor privind achizițiile publice este principiul concurenței, care presupune asigurarea condițiilor de manifestare a concurenței în așa fel încât orice operator economic, cu calificare și oferta corespunzătoare necesității reale a autorității, să poată participa la procedura de atribuire și să dispună de posibilitatea egală de a fi desemnat câștigător.

Astfel, reieșind din prevederile legale enunțate, Agenția apreciază că autoritatea contractantă este în drept de a recurge la atribuirea pe loturi a contractelor de achiziții publice, însă gruparea bunurilor în loturi trebuie să fie realizată astfel încât să nu creeze obstacole nejustificate de natură să limiteze concurența în cadrul procedurilor de achiziție publică, ci să ofere posibilitatea reală operatorilor economici care au capacitatea de a produce doar autobuze de 9 metri sau doar de 18 metri să poată participa la procedura de achiziție publică în cauză.

La caz, prin punctul său de vedere, autoritatea contractantă și-a justificat decizia de a include într-un singur lot bunurile „Autobuze noi, categoria M3 – 18 m (minimum 17,600 m, maximum 18,400 m)” și „Autobuze noi, categoria M3 – 9 m (minimum 8,800 m, maximum 10,700 m)” prin faptul că „Producătorul OAO „MAZ” întreprinderea de administrare a holdingului „Belavtomaz” nu și-a demonstrat dreptul încălcat deoarece din informația publică, producătorul MAZ produce autobuze de 18 m. La momentul actual la balanța Parcului Urban de Autobuze sunt autobuze de la 7 (șapte) producători diferiți ceea ce duce la un impediment tehnic din punct de vedere al reparației deoarece inconveniența privind semnarea mai multor contracte de achiziție la piese, tergivesarea procesului de reparație inclusiv specializării factorului uman pentru fiecare tip de unitate de transport”, iar reprezentantul contestatorului a comunicat în cadrul ședinței deschise pentru examinarea contestației faptul că informația indicată pe pagina oficială a producătorului autobuzelor „MAZ” nu a fost actualizată și în prezent compania OAO„MAZ”nu mai produce autobuze cu lungimea de 18 m. Concomitent, operatorul economic contestator a menționat că „[...] în cazul divizării pe loturi, s-ar crește concurența. Or, există producători precum MAZ care produc doar unul dintre cele două tipuri de autobuze solicitate de către autoritatea contractantă. Respectiv, în cazul divizării pe loturi, mai mulți operatori economici, inclusiv MAZ, vor putea să depună oferte și respectiv să ducă la creșterea concurenței, implicit și scăderea prețului. Un al doilea argument este că în cazul divizării pe loturi, autoritatea contractantă ar putea obține condiții mai avantajoase pentru procurarea autobuzelor. Astfel, în cazul în care concurentul A oferă autobuze de 9 m în condițiile cele mai avantajoase, iar concurentul B oferă autobuze de 18 m în condițiile cele mai avantajoase, Primăria mun. Chișinău va putea face o selecție separată pe fiecare lot și respectiv atribui fiecare lot ofertantului cu cele mai bune condiții în baza criteriilor de selecție stabiliți”.

Totodată, autoritatea contractantă, deși a grupat bunurile „Autobuze noi, categoria M3 – 18 m (minimum 17,600 m, maximum 18,400 m)” și „Autobuze noi, categoria M3

– 9 m (minimum 8,800 m, maximum 10,700 m)” într-un singur lot, nu a fost în măsură să explice/invoce o interdependență a acestora din punct de vedere tehnic.

Prin urmare, nu pot fi reținute argumentele autorității contractante expuse în punctul său de vedere, precum că „[...] la balanța Parcului Urban de Autobuze sunt autobuze de la 7 (șapte) producători diferiți ceea ce duce la un impediment tehnic din punct de vedere al reparației deoarece inconveniența privind semnarea mai multor contracte de achiziție la piese, tergivesarea procesului de reparație inclusiv specializării factorului uman pentru fiecare tip de unitate de transport”, or acestea nu reprezintă un temei ce ar justifica decizia de a nu atribui contractul de achiziții publice pe loturi, limitând astfel, în mod nejustificat participarea operatorilor economici care au capacitatea de a oferi doar un tip de autobuze din cele două solicitate, fapt ce contravine principiilor reglementate de Legea nr. 131/2015. Mai mult, divizarea obiectului achiziției în cauză în două loturi separate duce la creșterea numărului de participanți la procedura de achiziție publică din speță, fapt ce va genera creșterea competitivității și utilizarea eficientă a banilor publici.

Astfel, dispozițiile legale anterior invocate sunt imperative, sintagma „autoritatea contractantă stabilește” fiind edificatoare, legislația națională care a transpus legislația europeană incidentă nu lasă exclusiv la dispoziția autorităților contractante stabilirea obiectului fiecărui lot, altfel spus stabilirea modalității de lotizare. Analizând justificările autorității contractante, Agenția apreciază că acestea excedează dispozițiilor art. 39 alin. (2) din Legea nr. 131/2015, nefiind pertinente și în acord cu prevederile articolului prenotat.

În acest context, Agenția reține că gruparea într-un singur lot a autobuzelor cu lungimea de 9 metri și 18 metri este de natură de a restrânge concurența, fapt ce vine în contradicție cu principiul privind asigurarea concurenței, consfințit la art. 7 lit. c) din Legea nr. 131/2015.

Pe de altă parte, tocmai gruparea celor două tipuri de autobuze într-un lot poate să conducă la imposibilitatea atribuirii contractului, fiind suficientă neîndeplinirea unei singure cerințe de la un produs care să atragă neconformitatea întregii oferte.

Astfel, din analiza prevederilor legale incidente rezultă că, deși legislația achizițiilor publice nu obligă în mod implicit autoritatea contractantă la împărțirea unei achiziții pe loturi, o obligă, în schimb, pe de o parte, să justifice decizia de a nu atribui contractul pe loturi, iar pe de altă parte, să asigure un cadru concurențial cât mai larg și să nu limiteze în mod artificial concurența în cadrul achizițiilor publice, aceasta având responsabilitatea, în acest sens, de a analiza oportunitatea împărțirii contractelor pe loturi, în funcție de necesități obiective, adaptându-le astfel încât să permită participarea la procedură a unui număr cât mai mare de operatori economici, ceea ce la caz nu s-a întâmplat, or, reprezentanții Primăriei mun. Chișinău nici nu s-au prezentat în cadrul ședinței deschise pentru examinarea prezentei contestații pentru a demonstra impactul negativ al divizării obiectului achiziției în cauză, în două loturi separate.

Prin urmare, generalizând cele expuse, Agenția va admite pretențiile contestatorului pe aspectul dat, or autoritatea contractantă prin punctul său de vedere,

nu a prezentat probe concludente și pertinente ce ar demonstra faptul că achiziționarea autobuzelor din speță de la doi producători diferiți, ar afecta activitatea Parcului Urban de Autobuze într-o așa măsură astfel încât să fie justificată/necesară restricționarea/limitarea participării operatorilor economici, întrucât acest fapt nu presupune implicit mărirea numărului de producători la cei șapte deja existenți și confirmați că există la balanța parcului, respectiv argumentele invocate de către Primăria mun. Chișinău urmează a fi apreciate drept declarative și lipsite de suport juridic.

Luând în considerare cele expuse supra, Agenția apreciază că autoritatea contractantă urmează să modifice documentația de atribuire prin divizarea în două loturi separate a bunurilor solicitate „Autobuze noi, categoria M3 – 18 m (minimum 17,600 m, maximum 18,400 m)” și „Autobuze noi, categoria M3 – 9 m (minimum 8,800 m, maximum 10,700 m)”, pentru a nu a crea obstacole nejustificate operatorilor economici ce intenționează să participe la procedura de achiziție publică din speță, care pot oferta fie doar autobuze cu lungimea de 9 m, fie doar de 18 m.

Cu referire la pretențiile contestatorului în legătură cu cerința autorității contractante privind clasa ecologică a autobuzelor solicitate, Agenția reține că potrivit Fișei de date a Achiziției (FDA) la pct. 1.3 din compartimentul „Specificatii tehnice”, Primăria mun. Chișinău a solicitat „*clasa ecologică a autobuzelor – minim EURO 6*”.

La acest aspect, Agenția va lua în considerare prevederile pct. 27 subpct. 1), pct. 28 subpct. 1) și subpct. 5), pct. 29 subpct. 1) și subpct. 3) din Regulamentul cu privire la activitatea grupului de lucru pentru achiziții, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 10 din 20.01.2021, conform căroră grupul de lucru examinează și concretizează necesitățile autorității contractante de bunuri, lucrări și servicii, coordonându-le în limitele mijloacelor financiare repartizate în acest sens, precum și elaborează documentația de atribuire și alte documente aplicabile în cadrul procedurilor de achiziție publică în conformitate cu documentațiile standard aprobate.

De asemenea, Agenția va reține prevederile art. 37 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, potrivit căroră specificațiile tehnice ale bunurilor, lucrărilor și serviciilor solicitate de autoritatea contractantă vor reprezenta o descriere exactă și completă a obiectului achiziției, astfel încât fiecare cerință și criteriu, stabilite de autoritatea contractantă, să fie îndeplinite. La fel, alin. (4) din articolul menționat stipulează că specificațiile tehnice ale obiectului achiziției trebuie să corespundă cerințelor autorității contractante privind calitatea, eficiența, testarea, securitatea, dimensiunile, simbolurile, terminologia, ambalajul, modul de transportare, marcarea, etichetarea, procesele și metodele de producere, precum și procedeele de determinare a conformității lui cu cerințele documentației de atribuire, iar potrivit alin. (7), specificațiile tehnice se vor baza pe standardele naționale și internaționale, pe reglementările tehnice și normativele naționale, după caz.

Mai mult, conform alin. (14) din articolul prenotat, „Autoritatea contractantă are dreptul de a impune în documentația de atribuire, în măsura în care acestea sînt compatibile cu dreptul comunitar, condiții speciale de îndeplinire a contractului, prin

care se urmărește obținerea unor efecte de ordin social sau în legătură cu protecția mediului și promovarea dezvoltării durabile”.

Astfel, având în vedere prevederile normelor menționate supra, oportunitatea achiziționării de produse de o anumită calitate, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte în funcție de necesitățile obiective ale acesteia.

La acest aspect, contestatorul a menționat că „[...] această cerință este una nejustificată în contextul în care Republica Moldova nu are o reglementare care ar interzice sau limita în orice fel clasa ecologică a autovehiculelor EURO 5. Subliniem aici că la licitația precedentă de 100 de autobuze organizată de către aceeași autoritate contractantă, a fost impusă cerința privind clasa ecologică EURO 5, iar în rezultat s-au procurat autobuze marca ISUZU cu clasa ecologică EURO 5. În urma licitației de autobuze uzate, s-au procurat autobuze EURO 5, însă cu un nivel de poluare mai înalt din cauza faptului că sunt de mână a doua și au toate cel puțin 400000 km parcurși. Aceste achiziții demonstrează că de fapt, autoritatea contractantă nu are necesitatea de autobuze de o clasă ecologică mai superioară, iar autobuzele de clasa EURO 5 satisfac cerințele sale. Aici menționăm că chiar și din cele 100 de autobuze ISUZU încă nu au fost livrate decât în număr de 15. Astfel, în condițiile în care actualmente autoritatea contractantă achiziționează autobuze cu clasa ecologică EURO 5, impunerea în cadrul licitației curente cerința privind EURO 6 nu este una justificată. Tot aici menționăm că cerința privind clasa ecologică EURO 6 diminuează semnificativ concurența. Or, clasa EURO 6 este la moment utilizată doar în Uniunea Europeană, pe când în celelalte state, inclusiv Republica Moldova, se utilizează standarde ecologice mai inferioare. Din acest considerent și producătorii din afara UE în mare parte nu produc autobuze cu clasa ecologică EURO 6, acestea fiind mai scumpe și necesită o mentenanță mai deosebită și costisitoare. Astfel, la impunerea cerinței de EURO 6 un număr semnificativ de producători de autobuze nu ar fi eligibili. Astfel, cerința privind clasa ecologică EURO 6 încalcă principiul tratamentului egal și nediscriminării operatorilor economici prevăzut la art. 7 din Legea nr. 131/2015.”, iar în replică autoritatea contractantă a comunicat că „Municipalitatea în ultimii ani a făcut achiziții majore în transport, având în vedere media vârstei autobuzelor la Parcul Urban de Autobuze, media emisiilor de CO² autobuzelor Parcului Urban de Autobuze care nu o calculăm pe fiecare unitate, dar media per total la unitățile de transport ale Parcului Urban de Autobuze. Având în vedere că municipalitatea a achiziționat 158 de unități de transport și toate având clasa ecologică EURO 5, anume din acest considerent s-a stabilit să fie EURO 6 deoarece în perioada următorilor ani municipalitatea va achiziționa doar autobuze cu parcurs, cu vârsta medie între 5 – 10 ani unde puțin probabil o să nu se accepte clasa ecologică minim EURO 5 deoarece să avem o medie confortabilă a emisiilor de CO² la autobuzele EURO 5 care sunt fie autobuze EURO 6. Anume din acest considerent acum la balanță în Parcul Urban de Autobuze, cu cele care se propun a fi achiziționate EURO 6.”.

Astfel, luând în considerare argumentele părților, Agenția apreciază că cerința autorității contractante privind „Clasa ecologică a autobuzelor – minim EURO 6”, nu

contravine prevederilor legale în domeniul, întrucât aceasta reprezintă o cerință de mediu în privința emisiilor de substanțe nocive în gazele de eșapament ale autovehiculelor, fiind o cerință mai performantă în raport cu clasa ecologică „EURO 5”, la care face trimitere contestatorul. Prin urmare, este dreptul autorității contractante de a stabili cerințe de performanță ce ar corespunde necesităților sale obiective și ar asigura o protecție corespunzătoare a mediului.

Concomitent, nu pot fi reținute argumentele contestatorului precum că *„În ceea ce privește protecția mediului, o soluție este achiziționarea autobuzelor cu motor care utilizează gazul comprimat. Acesta este cel mai ecologic dintre opțiunile posibile, fapt confirmat inclusiv prin raportul Grupului de lucru al Consiliului Municipal Chișinău pentru Identificarea soluției tehnice și opțiunii financiare optime în vederea renovării parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău.”*, or pe de o parte, în susținerea pretențiilor sale, acesta a invocat că *„[...] cerința privind clasa ecologică EURO 6 diminuează semnificativ concurența. Or, clasa EURO 6 este la moment utilizată doar în Uniunea Europeană, pe când în celelalte state, inclusiv Republica Moldova, se utilizează standarde ecologice mai inferioare.”*, iar pe altă parte contestatorul susține că cea mai eficientă soluție de protecție a mediului ar fi achiziționarea autobuzelor cu motor care utilizează gazul comprimat, cu toate că includerea unei astfel de cerințe ar limita și mai mult participarea operatorilor economici la procedura de achiziție publică în cauză. La caz, Agenția apreciază că orice cerință impusă de către autoritatea contractantă poate avea caracter restrictiv, însă în cazul din speță, cerința privind „Clasa ecologică a autobuzelor – minim EURO 6” reprezintă o necesitate a autorității contractante, având drept scop reducerea poluării mediului, iar solicitarea operatorului economic contestator de a modifica această condiție, prin stabilirea clasei ecologice de minim „EURO 5”, nu poate fi acceptată, în măsura în care acest standard de emisie, este inferior celui solicitat de către Primăria mun. Chișinău în documentația de atribuire.

În consecință, Agenția va aprecia pretențiile contestatorului, inclusiv argumentarea acestora ca o pe o lipsă de diligență în vederea motivării și probării susținerilor indicate în contestație, or, potrivit art.93 alin. (1) și (2) din Codul administrativ al Republicii Moldova nr. 116 din 19.07.2018, fiecare participant probează faptele pe care își întemeiază pretenția, iar prin derogare de la prevederile alin. (1), fiecare participant probează faptele atribuite exclusiv sferei sale, motivarea și prezentarea probelor, în sensul aprecierii de mai sus, revenindu-i exclusiv operatorului economic contestator.

Totodată, Agenția menționează că autoritatea contractantă este abilitată direct prin efectul legii să impună cerințe de natura celor din speță, care, în esență să îi protejeze interesele și să determine buna gestiune a banilor publici. Or, atât timp cât astfel de condiții sunt impuse pentru absolut toți ofertanții, necesitatea autorității contractante nu are niciun caracter discriminatoriu. În plus, este împotriva logicii, literei și spiritului întregii legislații a achizițiilor publice să se stabilească cerințe vizibil permissive pentru potențialii ofertanți, dar dezavantajoase pentru autoritatea contractantă, iar în cazul din speță, numai în scopul de a face procedura de achiziție publică mai accesibilă/favorabilă

pentru operatorul economic OAO „MAZ”.

Referitor, la criticile contestatorului în legătură cu cerința privind „Certificatul SORT”, Agenția va lua în considerare prevederile art. 17 alin. (1) din Legea nr. 131/2015 conform căreia „Pentru constatarea datelor de calificare în cadrul procedurilor de achiziție publică, operatorul economic va prezenta documentele eliberate de autoritățile competente stabilite de autoritatea contractantă în cadrul procedurilor de achiziție publică. În funcție de obiectul achiziției publice, în sensul art. 1, și de tipul procedurii alese conform art. 46 alin. (1), autoritatea contractantă are obligația de a stabili pentru fiecare procedură în parte criteriile de calificare și selecție, precum și documentele-suport, prevăzute de legislația în vigoare, necesare pentru a fi prezentate de către operatorii economici”.

Astfel, examinând documentele procedurii publicate de către autoritatea contractantă prin intermediul SIA „RSAP” („MTender”), se atestă că potrivit pct. 15 subpct. 16) autoritatea contractantă a indicat drept cerință de calificare „*Certificat cu privire la consumul de combustibil – Cicluri standardizate de testare (SORT 1, 2, 3)*”.

La caz, Agenția va reține că potrivit art. 18 din Legea nr. 131/2015, autoritatea contractantă va aplica criteriile proporționale de calificare și selecție raportate la obiectul contractului referitoare numai la:

- a) eligibilitatea ofertantului sau candidatului;
- b) capacitatea de exercitare a activității profesionale;
- c) capacitatea economică și financiară;
- d) capacitatea tehnică și/sau profesională;
- e) standarde de asigurare a calității;
- f) standarde de protecție a mediului.

În context, operatorul economic contestator a comunicat că „*Testul SORT nu cade sub incidența niciuneia dintre criteriile de calificare și selecție prevăzute exhaustiv de lege.*”, iar autoritatea contractantă a menționat că „*[...] certificatul SORT nu se referă la capacitățile operatorului economic, dar sunt cerințe cerute pentru a verifica indirect calitatea bunurilor pentru a putea calcula consumul unităților de transport și este unicul certificat care stabilește consumul.*”

Astfel, Agenția apreciază că pe de o parte, „Certificatul SORT” a fost indicat drept cerință de calificare în anunțul de participare, iar pe de altă parte autoritatea contractantă a precizat că documentul nominalizat a fost solicitat pentru a verifica calitatea bunurilor, inclusiv pentru a calcula consumul unităților de transport. Prin urmare, se atestă o contradicție dintre acțiunile autorității contractante și declarațiile acesteia expuse în punctul său de vedere, or „Certificat cu privire la consumul de combustibil – Cicluri standardizate de testare (SORT 1, 2, 3)” a fost catalogată drept cerință de calificare în anunțul de participare, în pofida faptului că acest document confirmă consumul de combustibil al autobuzelor ce urmează a fi achiziționate, respectiv ar confirma o specificație tehnică/o performanță.

Prin urmare, având în vedere circumstanțele speței, Agenția va lua în considerare prevederile art. 37 alin. (1) din Legea nr. 131/2015, potrivit căreia specificațiile tehnice

ale bunurilor, lucrărilor și serviciilor solicitate de autoritatea contractantă vor reprezenta o descriere exactă și completă a obiectului achiziției, astfel încât fiecare cerință și criteriu, stabilite de autoritatea contractantă, să fie îndeplinite.

La fel, alin. (4) din articolul menționat stipulează că specificațiile tehnice ale obiectului achiziției trebuie să corespundă cerințelor autorității contractante privind calitatea, eficiența, testarea, securitatea, dimensiunile, simbolurile, terminologia, ambalajul, modul de transportare, marcarea, etichetarea, procesele și metodele de producere, precum și procedeele de determinare a conformității lui cu cerințele documentației de atribuire, iar potrivit alin. (7), specificațiile tehnice se vor baza pe standardele naționale și internaționale, pe reglementările tehnice și normativele naționale, după caz.

Concomitent, alin. (10) din articolul prenotat, prevede că fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii la nivel național, în măsura în care sânt compatibile cu reglementările internaționale, specificațiile tehnice se formulează în unul din următoarele moduri:

a) în termeni de performanță sau de cerințe funcționale, incluzând caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de exacti pentru ca ofertanții să poată stabili obiectul contractului și pentru ca autoritățile contractante să poată atribui contractul;

b) făcând trimitere la specificații tehnice și, în ordinea preferinței, la standardele naționale care transpun standarde europene, la evaluări tehnice naționale/europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare naționale/europene sau – în lipsa oricăror dintre acestea – la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea bunurilor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea „sau echivalent”;

c) în termeni de performanță sau de cerințe funcționale prevăzute la lit. a), făcând trimitere la specificațiile tehnice menționate la lit. b) ca mijloc de prezumție a conformității cu respectivele performanțe sau cerințe funcționale;

d) făcând trimitere la specificațiile tehnice menționate la lit. b) pentru unele caracteristici și făcând trimitere la performanțele sau cerințele funcționale menționate la lit. a) pentru alte caracteristici.

În același context, sunt relevante și prevederile art. 37 alin. (13) din Legea nr. 131/2015 „Un mijloc adecvat de a dovedi conformitatea cu specificațiile tehnice solicitate îl poate reprezenta dosarul tehnic al producătorului sau un raport de încercare/testare emis de un organism recunoscut, cum ar fi, după caz, un laborator neutru de încercări și calibrare sau un organism de certificare și inspecție care asigură respectarea standardelor naționale/europene aplicabile. Autoritatea contractantă are obligația de a accepta certificate emise de organisme recunoscute în oricare dintre statele membre ale Uniunii Europene”.

În acest sens, Agenția reține că prevederile citate supra reglementează patru modalități de elaborare/descriere a specificațiilor tehnice și anume: în termeni de

performanță sau de cerințe funcționale, specificații tehnice bazate pe standarde, cât și prin combinarea acestor două modalități, totodată, la caz se atestă că autoritatea contractantă a indicat o cerință ce are drept scop confirmarea unei specificații tehnice, ce nu poate fi interpretată concomitent drept cerință de calificare, or reieșind din specificul obiectului achiziției în cauză, Primăria mun. Chișinău urma să facă o delimitare strictă între cerințele de calificare și cerințele ce confirmă calitatea/specificațiile tehnice a bunurilor.

Concomitent, autoritatea contractantă a menționat că cerința nominalizată a fost indicată „*pentru a putea calcula consumul unităților de transport și este unicul certificat care stabilește consumul*”, însă analizând specificațiile tehnice solicitate în documentația de atribuire, Agenția constată că Primăria mun. Chișinău nu a prevăzut nici o cerință cu privire la consumul de combustibil a autobuzelor ce urmează a fi achiziționate. La caz, Agenția apreciază că solicitarea „Certificatului cu privire la consumul de combustibil – Cicluri standardizate de testare (SORT 1, 2, 3)” nu este justificată în cazul din speță, întrucât autoritatea contractantă nu a stabilit pentru autobuzele ce urmează a fi oferite, specificații tehnice privind consumul de combustibil, ce urmau a fi confirmate prin documentul nominalizat. Prin urmare, cerința privind prezentarea „Certificatului SORT” nu este argumentată și nu poate fi solicitată din moment ce în documentația de atribuire nu s-au indicat condiții specifice cu privire la consumul de combustibil, factori de evaluare în acest sens sau evaluarea ofertelor în baza costului pe ciclul de viață luându-se în considerare acest consum.

Astfel, având în vedere cele menționate, Agenția va admite pretențiile contestatorului la acest aspect, iar autoritatea contractantă urmează să modifice documentația de atribuire și să elaboreze cerințele tehnice în conformitate cu prevederile art. 37 din legea prenotată, or pe de o parte, „Certificatul cu privire la consumul de combustibil – Cicluri standardizate de testare (SORT 1, 2, 3)” reprezintă o cerință ce ar confirma o specificație tehnică/o performanță a bunurilor și nu poate fi interpretată simultan drept o cerință de calificare, iar pe de altă parte această cerință nu este justificată în lipsa unor criterii specifice cu privire la consumul de combustibil ce urmau a fi luate în considerare la evaluarea bunului oferit. Din aceste considerente, Primăria mun. Chișinău urmează să excludă cerința nominalizată ca fiind obligatorie pentru evaluarea ofertelor, în condițiile în care „Certificatul SORT” nu are relevanță la evaluarea ofertelor prin prisma cerințelor și criteriilor stabilite de autoritatea contractantă în documentația de atribuire.

Pe de altă parte, în cazul în care autoritatea contractantă într-adevăr are nevoie de acest certificat care în speță se apreciază a fi doar informativ pentru a *calcula consumul unităților de transport* ar fi putut indica o asemenea cerință doar în privința câștigătorului.

Nejustificată se apreciază a fi și cerința privind „Volumul rezervorului – Minim 200 litri” contestată de către OAO „MAZ”, or potrivit art. 37 alin. (9) din Legea nr. 131/2015, specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole

nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

În context, se reține că potrivit documentației de atribuire, Primăria mun. Chișinău a solicitat „Autobuze noi, categoria M3 – 9 m (minimum 8,800 m, maximum 10,700 m)” cu „Volumul rezervorului – Minim 200 litri”, motivând această cerință prin faptul că *„La balanța Parcului Urban de Autobuze sunt peste 200 de unități de transport, având în considerare planul de modernizare a transportului public în următorii ani și capacitatea tehnică de alimentare ale autobuzelor, va fi o problemă să alimentezi zilnic sau o dată la două zile toate cele peste 300 de unități de transport care se preconizează a fi la Parcul Urban de Autobuze în următorii doi ani. Din acest considerent stocul de combustibil la fiecare autobuz trebuie să fie pentru 3 – 4 zile ca să nu fie o problemă alimentarea transportului”*.

Astfel, reieșind din argumentele autorității contractante, Agenția apreciază că cerința citată supra restricționează în mod nejustificat accesul operatorilor economici de a participa la procedura de achiziție publică din speță, or volumul rezervorului de combustibil nu are un impact direct asupra autonomiei distanței parcurse, respectiv pot exista autobuze cu volumul rezervorului de peste 200 litri cu un consum de combustibil mai mare, și autobuze cu volumul rezervorului mai mic de 200 litri, dar și cu un consum de combustibil mai mic, iar în consecință ambele să posede o autonomie a distanței parcurse identică având rezervorul plin.

Prin urmare, Agenția nu pune la îndoială necesitatea autorității contractante ca *„[...] stocul de combustibil la fiecare autobuz trebuie să fie pentru 3 – 4 zile ca să nu fie o problemă alimentarea transportului”*, totuși această necesitate nu poate fi îndeplinită prin indicarea unei cerințe privind volumul rezervorului, or autonomia unui autovehicul depinde în primul rând de consumul de combustibil al acestuia, respectiv cu cât consumul este mai mare, cu atât autonomia va fi mai mică, și invers.

În concluzie, Agenția va admite pretențiile contestatorului, iar autoritatea contractantă urmează să modifice/excludă cerința privind volumul rezervorului de combustibil, în așa mod, încât să asigure respectarea principiului concurenței ce ar permite oricărui ofertant accesul egal la procedura de achiziție publică în cauză, or în cazul în care un rezervor de 200 litri ar asigura un stoc de combustibil pentru 3-4 zile, autoritatea contractantă nu a demonstrat faptul că un rezervor de minim 140 litri, ce va asigura un stoc de aproximativ 3 zile, va avea un impact negativ, respectiv va afecta buna funcționare a activității Parcului Urban de Autobuze.

O apreciere similară pretenției invocate de către contestator pe marginea cerinței privind solicitarea „Certificatului SORT”, Agenția va avea și în cazul cerinței specificate de către Primăria mun. Chișinău la pct. 15 subpct. 13) din anunțul de participare privind **„Certificat de conformitate – Copie, confirmată prin ștampila și semnătura participantului”**, or deși o indică ca și cerință de calificare, autoritatea contractantă explică că *certificatul de conformitate nu se referă la capacitățile operatorului economic, dar sunt cerințe cerute pentru a verifica conformitatea/calitatea bunurilor, totodată pentru a putea fi verificate specificațiile tehnice pentru bunurile oferite care sunt reflectate în certificatul de conformitate, fiind relevante prevederile*

art. 37 alin. (13) din Legea nr. 131/2015 supra citate.

La caz, se reține că potrivit art. 22 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 131/2015, în cazul aplicării unei proceduri pentru atribuirea unui contract de achiziții publice de bunuri, în scopul verificării capacității tehnice și/sau profesionale a ofertanților/candidaților, autoritatea contractantă are dreptul de a le solicita acestora, în funcție de specificul, de cantitatea și de complexitatea bunurilor ce urmează să fie furnizate și numai în măsura în care aceste informații sunt relevante pentru îndeplinirea contractului și nu sunt disponibile în bazele de date ale autorităților publice sau ale părților terțe, certificate sau alte documente emise de organisme abilitate în acest sens, **care să ateste conformitatea bunurilor, identificată clar prin referire la specificații sau standarde relevante.**

În context, se reține că prevederile art. 2 din Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, reglementează expres noțiunea de certificat de conformitate, ca fiind un document care atestă că un produs identificat corespunzător a fost supus procedurilor de evaluare a conformității și că, la momentul evaluării, **produsul este conform cerințelor specificate aplicabile.**

Reieșind din prevederile legale enunțate supra, Agenția apreciază că certificatul de conformitate atestă conformitatea bunurilor cu specificațiile tehnice sau standarde de referință relevante. Totodată, urmează a fi menționat că în conformitate cu art. 2 din Legea nr. 20 din 04.03.2016 cu privire la standardizarea națională, noțiunea de standard reprezintă „specificație tehnică stabilită prin consens, adoptată de un organism de standardizare recunoscut, pentru aplicare repetată sau continuă, a cărei respectare nu este obligatorie”.

Astfel, luând în considerare cele expuse, Agenția apreciază că autoritatea contractantă este în drept să solicite „Certificat de conformitate” ca și cerință de calificare, însă cu condiția de a identifica și a stabili expres specificațiile/reglementările tehnice/standardele relevante ce urmează a fi demonstrate prin prezentarea documentului nominalizat, fapt ce nu a fost respectat în cazul din speță, or Primăria mun. Chișinău a indicat doar o cerință cu caracter general și interpretativ fără a identifica ce urmează să ateste organul acreditat abilitat prin eliberarea certificatului de conformitate.

Prin urmare, Agenția va admite pretențiile contestatorului la acest aspect, iar autoritatea contractantă urmează să excludă/modifice/completeze/cerința prevăzută la pct. 15 subpct. 13), cu respectarea prevederilor legale citate supra, indicând expres specificațiile/standardele de referință/reglementările relevante ce urmează a fi confirmate prin certificatul de conformitate, în vederea excluderii unor eventuale interpretări din partea operatorilor economici și respectării principiului transparenței achizițiilor publice statuat la art. 7 lit. b) din Legea nr. 131/2015.

Referitor la pretențiile contestatorului privind factorul de evaluare stabilit de autoritatea contractantă „**achitarea în rate (luni)**”, Agenția va lua în considerare prevederile art. 26 din Legea nr. 131/2015, care la alin. (1) reglementează faptul că, fără a aduce atingere dispozițiilor legale sau administrative privind prețul anumitor bunuri ori remunerarea anumitor servicii, autoritatea contractantă atribuie contractul de

achiziții publice/acordul-cadru ofertantului care a depus oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, iar potrivit alin. (2) de la același articol, în sensul prevederilor alin. (1), autoritatea contractantă stabilește oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pe baza criteriului de atribuire și a factorilor de evaluare prevăzuți în documentația de atribuire.

În același timp, alin. (3) din articolul prenotat, reglementează faptul că, pentru determinarea celei mai avantajoase oferte din punct de vedere economic în conformitate cu prevederile alin. (2), autoritatea contractantă are dreptul de a aplica unul dintre următoarele criterii de atribuire, în speță autoritatea contractantă optând pentru lit. c) **cel mai bun raport calitate-preț**.

De asemenea, Agenția va avea în vedere dispozițiile alin. (6) din același articol, potrivit cărora, în sensul alin. (3), lit. c) și d), cel mai bun raport calitate-preț/calitate-cost se determină pe baza unor factori de evaluare care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale în legătură cu obiectul contractului de achiziții publice/acordului-cadru, cât și dispozițiile alin. (7) care reglementează că „factorii de evaluare prevăzuți la alin. (6) includ:

a) calitatea, inclusiv avantajele tehnice, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare, precum și comercializarea și condițiile acesteia;

b) organizarea, calificarea și experiența personalului desemnat pentru executarea contractului, în cazul în care calitatea personalului desemnat are un impact semnificativ asupra nivelului calitativ de executare a contractului;

c) serviciile postvânzare, asistența tehnică și condițiile de livrare, cum ar fi data livrării, procesul de livrare și termenul de livrare sau de finalizare.

În acest sens, Agenția atestă că potrivit pct. 21 din anunțul de participare, Primăria mun. Chișinău a stabilit relevant speței factorul de evaluare „Rate (luni)” și anume:

3	Rate (luni)	20	Oferta cu cel mai mare termen de luni	20
			Oferta cu alt termen	(Perioada rate luni mai mică/ Perioada rate luni mai mare) x Punctaj maxim
<p>Algoritm de calcul: Pentru cel mai mare termen de luni ofertate se acordă punctajul maxim alocat; pentru un alt termen ofertat punctajul se calculează proporțional, astfel: $(\text{Termen ofertat} / \text{Termen cel mai mare}) \times \text{Punctaj maxim alocat}$.</p>				

Astfel, la caz, Agenția apreciază că prevederile legale citate supra reglementează expres aspectele pe care trebuie să le includă factorii de evaluare ce determină **criteriul cel mai bun raport calitate-preț**, iar în speță, factorul de evaluare „Rate (luni)”, nu se încadrează în prevederile art. 26 alin. (7) din Legea nr. 131/2015 și nu poate fi calificat drept element ce are un impact asupra calității sau prețului bunului ce urmează a fi achiziționat.

Acordarea unui termen de plată a facturilor fiscale pentru plata produselor furnizate

într-un interval de timp mai mare nu constituie avantaj economic/financiar ce poate fi punctat, iar un astfel de factor de evaluare ar putea fi în măsură să conducă la încălcarea principiului utilizării eficiente a fondurilor deoarece pentru aceeași calitate a produsului, autoritatea contractantă ar putea plăti un preț mai mare. Totodată, diferența de preț dintre oferte poate fi interpretată ca reprezentând dobânda de creditare al cărei quantum ar putea depăși nivelul dobânzilor lunare practicate de băncile comerciale.

Cu privire la acest aspect, Agenția reține că reieșind din definiția de la art. 1 din Legea nr. 131/2015 „contract de achiziții publice de bunuri – contract de achiziții publice care are ca obiect achiziția de bunuri, cumpărarea lor în rate, locațiunea sau leasingul cu sau fără opțiune de cumpărare” autoritatea contractantă are dreptul să achite în rate bunul solicitat în condițiile în care nu va discrimina și nu va avea un tratament inegal față de operatorii economici.

În context, este de menționat că Agenția nu pune la îndoială necesitatea achitării în rate lunare a bunurilor ce constituie obiectul procedurii de achiziție publică litigantă, cât și impunerea unor condiții speciale de plată însă aceste cerințe/condiții urmează a fi stabilite prin prisma prevederilor legislației din domeniul achizițiilor publice, în mod egal pentru toți operatorii economici, care trebuie tratați în condiții identice fără crearea unor avantaje care nu au nici o legătură cu criteriul de atribuire selectat.

Astfel, generalizând cele expuse, Agenția conchide că Primăria mun. Chișinău urmează să excludă factorul de evaluare nominalizat, în măsura în care acesta nu se include în criteriul de atribuire cel mai bun raport calitate-preț, iar în condițiile în care achitarea în rate este condiționată de necesitățile obiective ale instituției, aceasta este în drept să stabilească astfel de condiții drept modalitate de plată, care reprezintă o condiție distinctă în raport cu criteriul de atribuire, care se stabilește la pct. 19 din anunțul de participare.

Din aceste considerente, cuantificarea factorului din speță conduce suplimentar la distorsionarea rezultatului procedurii întrucât nu creează autorității contractante un avantaj economic real și evident, totodată, nu pot fi reținute argumentele autorității contractante *pentru autoritatea contractantă este mai convenabil să achite aceeași sumă X de bani în 60 de luni decât în 48 de luni* în condițiile în care aceasta poate stabili pentru toți participanții un termen care o avantajează, nefiind necesar să achite mai mult.

Reieșind din cele expuse, în conformitate cu prevederile art. 80 alin. (1), art. 82 alin. (1), art. 86 alin. (2) lit. a), alin. (3), alin. (4) și alin. (9) din Legea nr. 131/2015, Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor,

d e c i d e:

1. Se admite parțial contestația nr. 02/854/21 din 01.10.2021, de către Otkrytoe aktsionernoie obshchestvo “Minski Autamabilny Zavod” întreprinderea de administrare a holdingului ”Belavtomaz” [RUS: Открытое акционерное общество «Минский автомобильный завод» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»], pe marginea documentației de atribuire a procedurii de achiziție publică nr. MD-

1632139507587, privind achiziția de „Autobuze pentru ÎM „Parcul Urban de Autobuze””, inițiată de către Primăria municipiului Chișinău;

2. Se obligă Primăria municipiului Chișinău, ca măsură de remediere, în termen de 7 zile de la primirea prezentei decizii, să modifice documentația de atribuire a procedurii de achiziție publică nr. MD-1632139507587, cu luarea în considerare a constatărilor din partea motivată a prezentei decizii;

3. Se obligă Primăria municipiului Chișinău, în termen de 3 zile din data adoptării măsurilor de remediere dispuse prin prezenta decizie, să raporteze Agenției Naționale pentru Soluționarea Contestațiilor cu privire la realizarea acestora.

Decizia este obligatorie pentru părți. Decizia poate fi atacată în ordinea contenciosului administrativ la Judecătoria Chișinău, sediul Râșcani (mun. Chișinău, str. Kiev 3) în termen de 30 de zile de la data comunicării.

Președintele completului

Petru OPREA

Membru

Eugenia ENI

Membru

Angela NANI