

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. 3447/C5/3680

Data: 05.12.2024

Prin contestația fără număr la emitent, înregistrată la CNSC cu nr. 67414/22.10.2024, formulată de SRL, cu sediul în municipiul, Blvd. Iuliu Maniu nr. 626, nr. cadastral 228262-C2, biroul nr. 1, etaj 1, ..., având CUI și număr de înregistrare la Registrul Comerțului, reprezentată legal prin administrator, împotriva rezultatului procedurii, emis de către, cu sediul în, în calitate de autoritate contractantă, în cadrul licitației deschise, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziție microbuze nepoluante prin parteneriatul format din COMUNELE ȘI, JUDEȚUL”, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr./28.03.2024 s-a solicitat:

1.;
2. anularea comunicării rezultatului procedurii;
3. obligarea autorității contractante să adopte măsurile necesare restabilirii legalității procedurii de atribuire în sensul stabilirii caracterului conform și admiterii ofertei SRL;
4. obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată ce se vor face în prezenta cauză.

Prin cererea de intervenție accesorie în apărarea autorității contractante înregistrată la Consiliul sub nr. 70940/05.11.2024, formulată de, cu sediul în municipiul Timișoara, Piața Alexandru Mocioni nr. 3, ap. 2, județul Timiș, înregistrată în Registrul Comerțului sub nr., având CUI RO, reprezentată legal prin administrator și convențional prin, cu sediul procedural ales pentru comunicarea tuturor actelor de procedură, în municipiul Timișoara, Piața Victoriei nr. 1B, parter, ap. 8, jud. Timiș, în calitate de ofertant câștigător al procedurii de atribuire, a solicitat Consiliului ca prin decizia pe care o va pronunța, să admită în principiu cererea de intervenție accesorie și să se respingă contestația ca nefondată.

În temeiul art. 17 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, contestația și cererea de intervenție vor fi soluționate împreună.

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:**

Consiliul a fost sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care SRL solicită cele menționate în partea introductivă a deciziei.

Contestatoarea a formulat contestația pentru următoarele considerente:

În fapt, așa cum rezultă din raportul final al procedurii, menționat în preambulul prezentei contestații, precum și din petitul acesteia, oferta societății SRL, a fost respinsă ca fiind inacceptabilă, în conformitate cu prevederile art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, coroborat cu art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016 și neconformă, în conformitate cu prevederile art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, coroborat cu art. 137 alin. (3), lit. a) din HG nr. 395/2016.

Contestatoarea învederează că, invocarea normelor juridice de drept material, menționate mai sus în speță, art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, coroborat cu art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016 și art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, coroborat cu art. 137 alin. (3), lit. a) din

HG nr. 395/2016 este netemeinică și nelegală, autoritatea contractantă făcând o greșită aplicare a acestora.

Așa cum va rezulta din cele învederate mai jos, contestatoarea susține că nu a încălcat dispozițiile legale care i se opun atât prin raportul final al procedurii cât și prin comunicarea nr. 2759/10.10.2024.

În susținerea celor afirmate, contestatoarea invocă și redă prevederile art. 134 alin. (5) și ale art. 137 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

Contestatoarea susține că, așa zisă motivare în fapt, ce se regăsește în comunicarea atacată, nr. 2759/10.10.2024, se rezumă în esență la ceea ce urmează, oferta societății a fost declarată că fiind inacceptabilă *„întrucât unele răspunsuri la solicitările de clarificări, cu termen de răspuns 23.09.2024, au fost neconcludente”*.

În același timp, autoritatea contractantă mai opune contestatoarei cele ce urmează, raportat la așa zisul caracter inacceptabil al ofertei

Mai specific, motivele pentru care Oferta a fost respinsă ca inacceptabilă sunt: în urma solicitărilor de clarificări din data de 18.09.2024 ați transmis răspunsuri neconcludente. În conformitate cu prevederile de la Art.134, alin. (5) din HG 395 /2016 – „În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise **nu sunt concludente**, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.”

În ceea ce privește reținerea caracterului neconform al ofertei contestatoarei, autoritatea contractantă menționează faptul că, oferta sa „nu îndeplinește cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini”, susținerile autorității contractante regăsindu-se în comunicarea atacată nr. 2759/10.10.2024, ele având un caracter generic și ignoră, cele învederate de contestatoare prin răspunsurile la clarificări, formulate pe parcursul procedurii în cauză.

Având în vedere cele de mai sus, contestatoarea reiterează în fața Consiliului, susținerile sale învederate prin răspunsurile la clarificări, apreciind că acestea sunt relevante temeinice și legale.

Contestatoarea redă, în contestație, la paginile 4-8, răspunsul său la clarificări nr. 0362/23.09.2024.

Având în vedere cele învederate în cuprinsul prezentei contestații, contestatoarea solicită obligarea autorității contractante să anuleze raportul final al procedurii cu privire la desemnarea de către membrii comisiei de evaluare a ofertei prezentate de ofertantul (Contractant general) ca ofertă câștigătoare pentru această procedură de atribuire, care a obținut 100 de puncte din 100 posibile.

În condițiile în care Consiliul va adopta măsurile necesare restabilirii legalității procedurii de atribuire în sensul stabilirii caracterului conform și admiterii ofertei contestatoarei SRL, aceasta apreciază că se impune declararea ofertei sale ca fiind câștigătoare având în vedere că declararea ofertei (Contractant general) ca fiind câștigătoare nu se susține raportat la documentele/înscrierile din dosarul cauzei.

Având în vedere cele de mai sus, contestatoarea solicită admiterea contestației astfel cum a fost formulată.

În drept, au fost invocate prevederile art. 1 alin. (1), ale art. 8 alin (1) și ale art. 18 din Legea nr. 554/2004, dispozițiile art. 1 alin. (1), art. 2, art. 4 alin. (1), lit. a), art. 8, art. 10 din Legea nr. 101/2016 și pe toate normele de drept material invocate în contestație.

Prin punctul de vedere înregistrat la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 69829/31.10.2024, autoritatea

contractantă a solicitat respingerea contestației formulate de SRL, ca nefondată.

În fapt, COMUNA, în calitate de autoritate contractantă, a inițiat anunțul de atribuire, într-o singură etapă, on-line, fără etapă finală de licitație electronică, pentru atribuirea contractului de achiziție publică mai sus menționată, stabilind criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate – preț” și valoarea estimată totală, fără TVA, de 2.461.350,00 lei.

Autoritatea contractantă precizează că această achiziție este derulată în cadrul contractului de finanțare PNRR C10, ale cărui condiții sunt obligatorii.

Ghidul de finanțare PNRR C10 publicat în Monitorul Oficial Nr. 467 bis/10.V.2022 pe baza căruia a fost semnat contractul de finanțare precizează la pagina 7: *„I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) – cod 074 - Material rulant de transport urban curat (100% Climate Tag și 40% Environmental Tag).*

Investiția permite achiziționarea de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de eșapament: autobuze electrice/hidrogen, inclusiv nave asimilate autobuzelor care servesc transportului public de călători pe apă, tramvaie, troleibuze, microbuze electrice/hidrogen utilizate, inclusiv stații de reîncărcare pentru microbuze și autobuze electrice (stații de reîncărcare rapidă -pe traseu- și stații de încărcare lentă -la autobază-, incluse în costul autobuzelor).”

Având în vedere condițiile de finanțare, autoritatea contractantă a fost obligată să verifice emisiile de noxe pentru microbuzele ofertate, solicitând în acest sens documente care probează caracteristicile microbuzului:

- fie certificatul de conformitate;
- fie certificatele emise conform Regulamentului 85, Regulamentului 13, Regulamentului 100, Regulamentului 122 și Regulamentului 138 al Comisiei Economice pentru Europa al Organizației Națiunilor Unite.

Aceste documente obligatorii au fost precizate în caietul de sarcini la paginile 8 și 9 lăsând la alegerea ofertanților dacă prezintă doar la certificările europene sau depun și certificatul de conformitate pentru un microbuz similar cu cel ofertat.

Procedura s-a desfășurat în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016. În urma publicării anunțului de participare, operatorii economici au avut la dispoziție termenele legale pentru analizarea cerințelor din fișa de date a achiziției, precum și documentația de atribuire.

Până la data limită de depunere a ofertelor a fost formulată o contestație cu privire la cerințele/conținutul documentelor publicate,

respectiv contestația nr. 0289/07.04.2024, înregistrată la sediul Primăriei cu nr. 991/09.04.2024, în urma căreia a fost emisă Decizia CNSC nr. 1418/C3/1127 din 23.05.2024, prin care a fost admisă în parte.

În urma Deciziei CNSC nr. 1418/C3/1127 din 23.05.2024 a fost modificată documentația de atribuire, prin eliminarea factorilor de evaluare „*putere maximă sistem de acționare electric*” și „*cuplu minim sistem de acționare electric*”, în conformitate cu decizia luată.

În urma reluării procedurii de atribuire au depus oferte 2 operatori economici, având datele consemnate în procesul verbal de vizualizare a ofertelor depuse în SEAP, respectiv:

1. (Contractant general)-.....
2. SRL

Ulterior, comisia de evaluare a analizat documentele depuse în conformitate cu prevederile Secțiunii 10 din HG nr. 395/2016, având în vedere cerințele fișei de date și ale caietului de sarcini și respectând toate principiile prevăzute la art. 2, alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

În urma analizării propunerilor tehnice, cu privire la oferta depusă de SRL a fost formulată solicitarea de clarificări nr. 2448/17.09.2024 cu termen de răspuns 23.09.2024, în baza prevederilor art. 209 din Legea nr. 98/2016, coroborat cu prevederile Art. 134 din HG nr. 395/2016.

În urma analizei adresei de răspuns a SRL transmisă în SEAP în data de 23.09.2024, ora 13:00, comisia de evaluare a stabilit că oferta depusă de SRL este inacceptabilă, în baza prevederilor art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016, întrucât unele răspunsuri la solicitările de clarificări cu termen de răspuns 23.09.2024 au fost neconcludente și neconformă în baza prevederilor art. 215, alin. (5) din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 137, alin.(3) lit. a) din HG nr. 395/2016 întrucât oferta nu îndeplinește toate cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini.

În comunicarea privind rezultatul procedurii de atribuire, nr. 2759/10.10.2024, au fost prezentate în mod concret și detaliat motivele care au stat la baza adoptării acestei decizii de către comisia de evaluare.

Analizând conținutul contestației, autoritatea contractantă solicită respingerea ca fiind nefondată, având în vedere următoarele argumente:

1. Privitor la afirmația nefondată din cadrul contestației, aceea că oferta societății SRL nu trebuia respinsă ca inacceptabilă și neconformă

Concluziile autorității contractante, prevăzute în comunicarea privind rezultatul procedurii nr. 2759/10.10.2024, au temei legal și nu generic, motivul respingerii fiind: „*Oferta a fost declarată neconformă în baza prevederilor art. 215, alin. (5) din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 137, alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016, întrucât oferta nu*

îndeplinește toate cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini și inacceptabilă în baza prevederilor art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016 întrucât unele răspunsuri la solicitările de clarificări cu termen de răspuns 23.09.2024 au fost neconcludente.”

Ținând cont de rigorile documentației de atribuire, este evident că sancțiunea pentru neconformitățile constatate nu poate fi decât aceea ca oferta să fie respinsă ca neconformă.

Ofertantul a ales, prin propria manifestare de voință să nu respecte rigorile documentației de atribuire și să nu furnizeze odată cu transmiterea ofertei sale și informațiile/înscrisurile obligatorii solicitate în cadrul documentației de atribuire, acesta asumându-și astfel riscul ca oferta depusă să fie respinsă ca neconformă.

Consecința neprezentării în forma solicitată a informațiilor obligatorii din cadrul cerințelor nu poate fi decât sancționată, în mod legal, cu respingerea ca neconformă a ofertei operatorului economic.

Altfel spus, comisia de evaluare trebuie să se asigure că propunerile tehnice ofertate de operatorii economici sunt sustenabile, țin cont de toate cerințele documentației de atribuire, astfel încât rezultatul procedurii să nu fie viciat de aceștia prin simpla prezumție ca urmare a declarării ca și conformă și câștigătoare a ofertei lor, vor găsi o modalitate prin care să se încadreze în cerințele impuse în documentația de atribuire.

Prin depunerea ofertei se prezumă că ofertantul și-a însușit conținutul întregii documentații de atribuire, deci implicit și cerințele expres detaliate în cadrul secțiunii „Modul de prezentare a propunerii tehnice” din caietul de sarcini, referitoare la sancțiunile care decurg din neprezentarea informațiilor solicitate, riscul întocmirii ofertei intrând în sarcina acesteia, în cauză fiind incidente prevederile art. 133, alin. (2) din HG nr. 395/2016, conform cărora propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini; oferta care nu satisface cerințele caietului de sarcini este considerată o ofertă neconformă, iar comisia de evaluare are obligația de a respinge ofertele neconforme (art. 137, alin. (1) din HG nr. 395/2016).

Constatând încadrarea ofertei SRL în situațiile prevăzute în articolele de lege menționate anterior, comisia de evaluare a luat decizia respingerii acesteia.

2. Privitor la următoarea afirmație nefondată din cadrul contestației: *„Din nefericire întrebările au fost formulate neprofesionist ceea ce dovedește un nivel precar al pregătirii profesionale al consultantului care nu cunoaște aspecte esențiale referitoare la autovehiculele electrice și omologarea acestora.*

Ne punem întrebarea, întrebare pe care o vom adresa și la ANAP și ulterior în justiție, în ce măsură acest consultant este capabil să

evalueze corespunzător o oferta tehnică pentru un produs atât de complex cum este un microbuz electric.

Atragem atenția autorității contractante, asupra modului cum au fost formulate cerințele de clarificare, care ne face să credem că întrebările au fost formulate de consultant în colaborare cu competitorul nostru (sunt exact aceleași întrebări care ne au fost adresate cu aceeași rea voință și în alte proceduri).

În situația în care oferta noastră va fi declarată neconformă ne rezervăm dreptul de a solicita organelor competente de justiție și combatere a corupției, investigarea legăturii dintre autoritatea contractantă consultant competitor.

De asemenea, vom acționa în justiție, la nivel individual, toți factorii umani responsabili pentru o eventuală decizie injustă.

Considerăm că interesul real al autorității contractante este să achiziționeze cel mai bun și mai competitiv produs și nu să prefere (din motive obscure) un anumit ofertant și în aceste condiții rugăm Comisia de evaluare să ia act de răspunsul nostru și să considere că oferta noastră este conformă, cu respectarea cerințelor minime din caietul de sarcini și superioară din multe puncte de vedere. Totodată, atragem atenția autorității contractante că acest document este parte integrantă din oferta noastră, drept pentru care este un document confidențial în reglementat de legislația în domeniu”.

Autoritatea contractantă apreciază că prin formulările transmise SRL a intenționat să intimideze și să influențeze modul de desfășurare al procedurii de achiziție publică, fapt constatat și în răspunsul la solicitările de clarificări.

Analizând pe fond contestația, autoritatea contractantă alege să trateze în mod separat fiecare din argumentele și solicitările contestatoarei:

1. Cu privire la cerința din caietul de sarcini: „Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip”, autoritatea contractantă a publicat, în SEAP, solicitare de clarificări din partea comisiei de evaluare, în data de 18.09.2024, ora 10:26: „1 Vă solicităm să clarificați modul de îndeplinire al cerinței privind omologarea de tip, având în vedere că ați prezentat în oferta dumneavoastră („Propunere tehnica COMUNA”, pag. 85) un document care certifică omologarea individuală”.

Ofertantul a răspuns în termen, în SEAP, în data de 23.09.2024, ora 13:00: „Răspuns 1 Referitor la solicitarea dumneavoastră de clarificări nr. 2448/17.09.2024, vă comunicăm răspunsurile noastre:

Ad. 1.

Confirmăm că microbuzul ofertat va fi livrat cu certificate de conformitate. Microbuzul ofertat, spre deosebire de cel al concurenței DMV nu este fabricat artizanal ci este fabricat de un producător autorizat RAR. Microbuzul DMV reprezintă o transformare artizanală prin electrificarea unui furgon original IVECO cu motor Diesel și este știut faptul că are probleme serioase privind frânarea și siguranța circulației. În oferta tehnică a fost prezentată o copie a unui certificat de conformitate. Regulamentul 2019/2144 este un amendament la regulamentul cadru 2018/858. Or regulamentul 2018/858 se referă și la omologarea individuală, așa cum se poate observa din extrasul atașat.

Omologarea, indiferent de tipul acesteia demonstrează că vehiculul corespunde legislației privind admiterea în circulație pe drumurile publice. Or, așa cum reg 2018/858 prevede și omologarea individuală, impunerea omologare de tip este restrictivă contrar prevederilor legislației achizițiilor publice. Mai mult în caietul de sarcini s-a cerut COC sau prezentarea certificatelor de omologare conform regulamentelor 13, 100, 138, 122, 85. Noi am prezentat atât exemplar din COC cât și certificatele de omologare respective. Raportul RAR prezentat vine să întărească faptul că vehiculul a fost testat integral de RAR la masa de 6500 kg și corespunde tuturor cerințelor de omologare.

Indiferent de tipul omologării, interesul autorității contractante este să achiziționeze un microbuz care să corespundă cerințelor și normelor de omologare și nu modul cum se realizează omologarea.

Mai mult, în cadrul ofertei noastre noi am prezentat și copie CIV a unui vehicul similar. În România CIV-ul este documentul pe baza căruia se realizează înmatricularea vehiculului deci, acesta este cel mai important document de omologare, superior COC.”

Autoritatea contractantă a analizat răspunsul contestatoarei și afirmă că, prin răspunsul său, ofertantul confirmă faptul că produsul ofertat nu deține „omologarea de tip”, cerință obligatorie a caietului de sarcini, așa cum a fost arătat în solicitare.

Având în vedere că această cerință a caietului de sarcini nu a fost contestată sau modificată în termenul legal, după depunerea ofertelor a devenit obligatorie, atât pentru ofertant, cât și pentru autoritatea contractantă.

Autoritatea contractantă subliniază faptul că una din cerințele obligatorii impuse de Ghidul de finanțare pentru acest proiect este ca produsele achiziționate să dețină „omologare de tip”, nefiind permisă omologarea individuală. Nerespectarea acestei condiții a finanțatorului conduce la pierderea finanțării și implicit la suportarea costurilor

proiectului din bugetul propriu, situație asimilabilă cu o pagubă adusă autorității contractante.

Prin urmare, interesul autorității contractante este corelat cu cerințele caietului de sarcini, acceptate de către toți ofertanții la momentul depunerii ofertelor, iar ofertantul era obligat să țină cont de condițiile realizării acestei achiziții în cadrul proiectului, fiind înștiințați de acest fapt prin intermediul documentației de atribuire.

Achizitoarea concluzionează că oferta a fost declarată neconformă în baza prevederilor art. 215, alin. (5) din Legea nr. 98/2016 coroborat cu Art. 137, alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016 întrucât oferta nu îndeplinește toate cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini și inacceptabilă în baza prevederilor art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016, întrucât unele răspunsuri la solicitările de clarificări cu termen de răspuns 23.09.2024 au fost neconcludente.

2. Cu privire la faptul că oferta tehnică a contestatoarei este incompletă, autoritatea contractantă a publicat, în SEAP, solicitare de clarificări din partea comisiei de evaluare, în data de 18.09.2024, ora 10:26: „2. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 46 din fișierul „Propunere tehnica COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 3), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română.

Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor Caietului de sarcini.

3. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 47 din fișierul „Propunere tehnica COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 11), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română.

Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor Caietului de sarcini.

4. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 48 din fișierul „Propunere tehnica COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 4), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română.

Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor Caietului de sarcini.

5. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 49 din fișierul „Propunere tehnica COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 4), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română.

Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor Caietului de sarcini.

6. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 50 din fișierul „Propunere tehnica COMUNA” este incomplet (a fost prezentată

doar pagina 1 din 6), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română.

Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor Caietului de sarcini.”

Ofertantul a răspuns în termen, în SEAP, în data de 23.09.2024, ora 13:00: Răspuns 2, 3, 4, 5, 6.

„Ad. 2, 3, 4, 5, 6

Confirmăm că vehiculul oferat este categoria M3. El este un microbuz fabricat stadiul 2 având la baza un vehicul de bază furgon categoria M2 pentru care am prezentat certificatele de omologare solicitate. În Legislația Europeană de omologare condițiile pentru N2/M2 sunt mult mai stricte și mai dificile decât pentru M3. De fapt, în ceea ce privește exigenta condițiilor de omologare ordinea este M1/N1 (cele mai dure) – N2/M2 – M3 (mai permissive). În aceste condiții certificatele emise pentru vehicule N2/M2 sunt acoperitoare și pentru vehiculele M3. Încadrarea vehiculelor în clasele M2 și M3 se realizează în funcție de masa maximă a vehiculelor și numărul de locuri. M2 este pentru vehicule cu masa maximă 5000 kg iar M3 cu masa maximă mai mare de 5000 kg. Vehiculele M3 fiind mai grele și performanțele lor dinamice sunt mai mici și realizează viteze și accelerații mai mici. În aceste condiții și cerințele de omologare sunt adaptate corespunzător. Vehiculele M2 și N2 realizând viteze și accelerații mai mari sunt mai vulnerabile în siguranța circulației iar cerințele sunt mai stricte. Pentru vehiculele N2 cerințele de omologare sunt la nivelul M2. În concluzie, dacă autovehiculul corespunde categoriei M2/N2 este clar că vor corespunde și categoriei M3. Pentru confirmarea faptului că tipul de testări aplicate la vehiculul N2 este egal sau superior celor ce se aplica la vehiculele M3, prezentăm, în atașament, extras din regulamentul CEEONU nr. 13. Se observă că în timp ce cerințele de performanță sunt aceleași – decelerații de 4 și 5 m/s², viteza de încercare la categoria N2 de 100 km/h este superioară vitezei de încercare la categoria M3 de 90 km/h. La categoria M2 viteza de încercare este aceeași ca la categoria N2 de 100 km/h. Aceasta demonstrează că încercările pentru categoria N2 sunt mai dure decât pentru categoria M3 și în concluzie, acoperitoare pentru categoria M3. Noi în propunerea tehnică, am prezentat o copie a unui CIV pentru același tip de microbuz. Aceasta înseamnă că microbuzul este omologat categoria M3 și în consecință corespunde prescripțiilor regulamentelor respective pentru categoria M3. De asemenea, am prezentat extras din documentația de omologare RAR, pentru un microbuz similar M3. Toate acestea demonstrează că microbuzul oferat, categoria M3 corespunde integral cerințelor legislației de omologare, care include și regulamentele precizate de autoritatea contractantă. Acesta trebuie să fie interesul autorității contractante – SĂ ACHIZIȚIONEZE UN MICROBUZ CARE SĂ CORESPUNDA PRESCRIPTIILOR LEGISLATIEIE EUROPENE DE

OMOLOGARE. În practica și în exploatarea normală, esențial este că vehiculul să ofere siguranță maximă și în special o frânare eficientă. Microbuzul ofertat de noi a fost testat cu rezultate foarte bune de Registrul Auto Roman, pentru categoria M3. Regulamentul 85 se aplică la omologarea motoarelor din punct de vedere al puterii acestora. Producătorul vehiculului stabilește ce motor utilizează funcție de performanțele necesare. Omologarea unui motor conform reg 85 este aceeași indiferent de categoria vehiculului pe care va fi montat motorul. Prezentăm mai jos extras din titlul reg 85 unde titlul arată că se referă strict la motor, fără legătură cu categoria vehiculului (...).

La solicitarea autorității contractante prezentăm certificatele respective în forma completă”.

Analizând răspunsul contestatoarei la acest aspect, autoritatea contractantă susține că, ofertantul a transmis paginile lipsă din oferta sa, însă acestea nu reprezintă o dovadă a încadrării vehiculului în categoria M3, așa cum a fost solicitat: „Prezențați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor Caietului de sarcini”, explicațiile prezentate de ofertant contrazic înscrisurile prezentate de el însuși, având în vedere categoria menționată pe documentele atașate.

Spre exemplificare, autoritatea contractantă prezintă câteva extrase din aceste documente, documente care se regăsesc în punctul de vedere, la paginile 13-16.

Achiziția concluzionează că, explicațiile ofertantului cu privire la echivalarea unor categorii de vehicule nu sunt susținute de prevederi sau de norme în domeniu și nu reprezintă dovezi, așa cum au fost solicitate.

Ca o remarcă asupra celor expuse de ofertant, în explicațiile sale privind echivalența testării unor categorii de vehicule diferite, acesta evită să expună, spre exemplu, impactul asupra frânării vehiculului ofertat, după adăugarea unei greutăți suplimentare considerabile.

Prin urmare, autoritatea contractantă a declarat oferta acestuia ca neconformă și inacceptabilă.

3. Cu privire la solicitarea de clarificări din partea comisiei de evaluare, transmisă în SEAP, în data de 18.09.2024, ora 10:26: „7. Având în vedere că la pag. 59 din fișierul „Propunere tehnică COMUNA” a fost prezentat un document denumit „Certificat de conformitate” fără elemente de identificare/siguranță, vă solicităm să clarificați modul în care acest certificat respectă Articolul 36 și/sau 37 din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr.

715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (Text cu relevanță pentru SEE.).”

La solicitarea de clarificări, ofertantul a răspuns în termen, în SEAP, în data de 23.09.2024, ora 13:00: Răspuns 7

„ Ad. 7

În propunerea tehnică este prezentată o copie scanată. Elementele de identificare/siguranță sunt integrate în sigla din partea de sus a paginii. Această siglă este astfel concepută pe formularul original încât asigură siguranță certificatului. Atragem atenția autorității contractante că nicăieri în caietul de sarcini nu s-a solicitat demonstrarea îndeplinirii cerințelor articolelor 36 și 37. Aceasta este o chestiune strictă de omologare care excede competențelor autorității contractante, astfel încât întrebarea poate fi considerată ca fiind abuzivă.”

Autoritatea contractantă a analizat răspunsul contestatoarei și a apreciat faptul că, conform prevederilor din solicitare, respectiv articolul 36 și/sau 37 din Regulamentul (UE) 2018/858 [...], din răspunsul ofertantului rezultă fără echivoc faptul că acesta nu a ținut cont de aceste prevederi, și prin urmare documentul prezentat nu poate fi acceptat în forma prezentată, având în vedere că finanțarea proiectului (din fonduri europene) impune prin natura sa respectarea tuturor normelor, normativelor și regulamentelor adoptate la nivelul Uniunii Europene.

Din acest motiv, răspunsul nu poate fi considerat concludent, iar cerința (fără un document adecvat) nu poate fi considerată îndeplinită.

Prin urmare, autoritatea contractantă oferta a fost declarată neconformă în baza prevederilor art. 215, alin. (5) din Legea nr. 98/2016 coroborat cu art. 137, alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016 întrucât oferta nu îndeplinește toate cerințele minime prevăzute în caietul de sarcini și inacceptabilă în baza prevederilor art. 134 alin. (5) din HG nr. 395/2016 întrucât unele răspunsuri la solicitările de clarificări cu termen de răspuns 23.09.2024 au fost neconcludente.

După analizarea contestației, autoritatea contractantă consideră criticile aduse ca fiind nefondate:

I. Deși contestatoarea înțelege și recunoaște că solicitarea scrisă a autorității contractante, care a precizat atât în caietul de Sarcini cât și în adresa transmisă că se impune prezentarea certificărilor europene, operatorul economic a fost în incapacitate de a oferi un răspuns concludent.

Operatorul economic nu a prezentat decât parțial certificările europene solicitate (ECE-R13, ECE R-85, ECE-R100 și ECE R122) și a furnizat documente pentru vehicule care nu se încadrează în categoria M3 din care face parte microbuzul ofertat, respectiv B2 și M2, prin urmare se află, în mod evident, în situația de neconformitate.

Având în vedere toate aceste aspecte, autoritatea contractantă solicită să respingă acest capăt de cerere și Consiliul să aprecieze ca incomplete/neconforme documentele de omologare ECE R-13, ECE R-122, ECE R-85 și ECE R-100 prezentate de contestatoare în cadrul ofertei tehnice.

II. Critica conform căreia în legislația Europeană de omologare condițiile pentru autovehicule din clasa N2/M2 ar fi mult mai stricte și mai dificile decât pentru microbuze din clasa M3. Contestatoarea susține în mod eronat că în ceea ce privește exigența condițiilor de omologare ordinea ar fi M1/N1 (cele mai dure) – N2/M2 – M3 (mai permissive) și că *„în aceste condiții certificatele emise pentru vehicule N2 / M2 sunt acoperitoare și pentru vehiculele M3.”*

III. Cu privire la critica privind omologarea de tip, autoritatea contractantă precizează că la pagina 5 din caietul de sarcini s-a menționat ca obligație pentru microbuzele oferite să dețină omologare de tip, nicidecum omologare individuală, având în vedere că finanțarea este asigurată din fonduri PNRR.

Autoritatea contractantă a subliniat faptul că nu este suficientă doar posibilitatea înmatriculării unui bun, autoritatea contractantă este ținută să respecte criteriile de eligibilitate ale cheltuielilor prevăzute de Ghidul specific — Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 — Fondul local), capitolul II. Eligibilitatea activităților și cheltuielilor publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467bis din 10.V.2022.

Întrucât microbuzul ce face obiectul prezentei proceduri de achiziție nu se încadrează în niciuna din situațiile limitative descrise în Regulamentul UE 2018/858, Capitolul I, Articolul 2 - Domeniu de aplicare, punctele 3 și 4, pentru asigurarea finanțării prin PNRR rezultă că:

- pot fi admise în cadrul propunerii tehnice doar copii ale certificatului de omologare de tip sau duplicatul certificatului de conformitate pentru un vehicul similar complet sau completat și
- la livrare microbuzele electrice trebuie să fie dețină obligatoriu omologarea de tip și certificatul de conformitate.

În concluzie:

- deoarece Regulamentul UE GSR 2019/2144 și Regulamentul (UE) 2018/858 se refer numai la omologarea autovehiculelor de serie și nicidecum la omologarea la individuală,
- Deoarece Ghidul de Finanțare face referire că sunt eligibile doar cheltuielile care au ca obiect bunuri ce se încadrează în Regulamentul UE 2019/2144 deci care au omologare de tip,

- Deoarece certificatul de conformitate este singurul document care probează că autovehiculul în ansamblul sau îndeplinește toate normele de siguranță după omologarea de tip,

- Deoarece valabilitatea unui certificat de conformitate este neîntreruptă atât timp cât producătorul nu modifica caracteristicile tehnice și de performanță aplicabile tipului respectiv, rezultă fără echivoc că un microbuz modificat artizanal care ar prezenta doar un certificat de omologare individuală la livrare nu este eligibil la finanțare și că doar produsele de serie cu omologare de tip însoțite de certificat de conformitate M3 vor fi eligibile la finanțare în cadrul programului PNRR.

Contestatoarea, în textul contestației, încearcă să inducă în eroare atât CNSC cât și autoritatea contractantă susținând că a prezentat Cărți de Identitate ale Vehiculelor comercializate de acesta din care ar rezulta că aceste documente ar putea dovedi atât conformitatea cât și posibilitatea ca aceste tipuri de vehicule să poată fi înmatriculate și finanțate prin programul PNRR Componenta 10.

Autoritatea contractantă precizează că documentul numit Carte de Identitate a Vehiculului are rolul de a certifica proprietatea asupra unui vehicul nicidecum de a certifica omologarea de tip, acesta fiind de fapt rolul unui Certificat de Conformitate, de a atesta omologarea de tip.

Mai mult, Cartea de Identitate a Vehiculului atașată în propunerea tehnică este modelul vechi de CIV, contestatoarea încercând să inducă în eroare autoritatea contractantă prin răspunsul din 26.08.2024 și făcând susțineri nefondate cu privire la lipsa solicitării omologării de tip în cuprinsul documentației de atribuire, dar și a rolului CIV; ofertantul a prezentat în susținerea răspunsului, CIV-uri ale căror formate nu mai erau valabile fiind emise în 30.04.2024 respectiv 29.07.2024.

Autoritatea contractantă informează CNSC că din 24 august 2024 procedurile specifice ale Registrului Auto Roman prevăd ca noul format al Cărții de Identitate a Vehiculelor să evidențieze obligatoriu omologarea de tip iar în cazul vehiculelor M2 sau M3 inclusiv clasa acestora.

Mai mult, autoritatea contractantă a identificat în documentele transmise de contestatoarea că RAR a precizat în mod explicit că omologarea microbuzului respectiv este individuală, autoritatea de reglementare certificând deci că microbuzul NU are omologare de tip, autorității contractante fiindu-i absolut cert că microbuzul este neconform și pe acest motiv.

Pe baza tuturor argumentelor prezentate, autoritatea contractantă solicită să se dispună respingerea și acestui capăt de cerere ca nefondat.

Autoritatea contractantă concluzionează că:

1. prezentarea certificatelor ECE R100, ECE R13, ECE R122 și ECE R85 era obligatorie pentru clasa M3 din care face parte vehiculul ofertat de contestator (microbuzul ofertat are masa maximă 6500 kg conform paginii corespunzătoare din propunerea tehnică a ofertantului),

2. probarea omologării de tip este obligatorie prin cerințele caietului de sarcini și prin prevederile privind eligibilitatea finanțării în condițiile PNRR C10,

3. participarea contestatoarei la procedura presupunea achiesarea tuturor exigentelor documentației de atribuire, inclusiv prezentarea certificatelor din categoria M3 și a testării autonomiei conform standardului E Sort 2 pentru un microbuz care să îndeplinească cerințele minime ale caietului de sarcini.

În conținutul prezentului punct de vedere, autoritatea contractantă învederează faptul că a demonstrat că susținerile contestatoarei sunt neadevărate și lipsite de fundament tehnic, prin urmare solicită să se dispună respingerea contestației formulată de SRL ca nefondată, menținând actele atacate și continuarea procedurii de atribuire.

În drept, au fost invocate prevederile Legii nr. 98/2016, HG nr. 395/2016 și ale Legii nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Prin cererea de intervenție accesorie în apărarea autorității contractante înregistrată la Consiliul sub nr. 70940/05.11.2024, ... a solicitat cele redate în partea introductivă pentru următoarele considerente:

În temeiul art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, intervenienta solicită acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată. Intervenienta precizează că autoritatea contractantă nu i-a permis decât accesul la dosar la sediul acesteia, ceea ce nu s-a putut realiza. Ulterior studierii dosarului, intervenienta precizează că își va completa susținerile dacă este cazul.

Autoritatea contractantă COMUNA - JUDEȚUL a organizat procedura de atribuire desfășurată exclusiv prin mijloace electronice în vederea atribuirii contractului de achiziție publică „Achiziție microbuze nepoluante prin parteneriatul format din comunele și, jud.”, anunț de participare în SEAP nr. /28.03.2024.

Prin raportul procedurii nr. 2757/10.10.2024, ... a fost declarată câștigătoarea procedurii de licitație publică pentru atribuirea contractului de achiziție publică organizată de autoritatea contractantă.

Împotriva raportului procedurii nr. 2757/10.10.2024, contestatoarea SRL a formulat contestație, solicitând anularea acestuia, declararea propriei oferte ca fiind câștigătoare, anularea comunicării nr. 2759/10.10.2024, obligarea autorității contractante la adoptarea măsurilor de restabilire a legalității, respectiv stabilirea caracterului conform al ofertei contestatoarei și admiterii acesteia,

precum și obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Potrivit art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, *„până la soluționarea contestației de către Consiliu, operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației”*.

Potrivit art. 61 alin. (1) CPC, *„oricine are interes poate interveni într-un proces care se judecă între părțile originare”*.

Potrivit art. 61 alin. (3) CPC, *„intervenția este accesorie, când sprijină numai apărarea uneia dintre părți”*.

Potrivit art. 64 alin. 2 CPC, *„după ascultarea intervenientului și a părților, instanța se va pronunța asupra admisibilității în principiu a intervenției, printr-o încheiere motivată”*.

Raportat la argumentele expuse la pct. 2 al prezentei cereri, rezultă indubitabil că intervenientă accesoriu, în calitate de câștigătoare a procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică, justifică un interes în promovarea cererii de intervenție în acest litigiu. Întrucât intervenienta tinde să sprijine doar apărarea autorității contractante, aceasta formulează cererea de intervenție accesorie.

În concluzie, condițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, coroborate cu art. 61 alin. (1) și (3) CPC, sunt îndeplinite, solicitându-vă admiterea în principiu a cererii de intervenție accesorie.

Intervenienta apreciază caracterul nefondat al contestației, pentru faptul că, contestatoarea încearcă să inducă în eroare atât autoritatea contractantă, cât și Consiliul, prin afirmația: *„astfel, și certificatele emise pentru N2 inițială (stadiul 1) se aplică și pentru M3, iar mențiunea M3 este una pur formală. Aceasta deoarece cerințele N2 sunt mai stricte decât M3”*.

În primul rând, însăși contestatoarea recunoaște faptul că certificatele R13, R100, R10 și R138 atestă îndeplinirea cerințelor de omologare pentru tipul de vehicul. În cazul în care un certificat ECE era valabil pentru toate tipurile de vehicule, atunci în acesta erau prevăzute fie toate tipurile de vehicule, fie nu era menționat niciun tip de vehicul.

Totodată, Regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) prevăd valori diferite de testare, evidențiate distinct pentru fiecare tip de vehicul în parte.

➤ Conform REGULAMENTUL NR. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) – Cerințe uniforme

privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea [2016/194]: „2. EFICACITATEA SISTEMELOR DE FRÂNARE ALE VEHICULELOR DE CATEGORIILE M2,

M3 ȘI N” se supun unor diferite tipuri de încercări:

- *Categoria M2 este supusă tipul de încercare 0-I*
- *Categoria M3 este supusă tipului de încercare 0-I-II sau IIA*
- *Categoria N2 este supusă tipului de încercare 0-I”.*

Astfel, din cerințele Regulamentului reiese clar necesitatea efectuării de testări suplimentare pentru vehicul categoria M3, față de vehicul categoria M2.

În vederea obținerii ECE – R13 pentru vehicul categoria M3, trebuie efectuat suplimentar față de certificarea pentru vehicul categoria N2 și tipul de încercare II sau se supune unei alte testări IIA, tip de încercare la care nu sunt supuse vehiculele.

Totodată, la punctul „2.2 – SISTEMUL DE FRÂNARE DE SIGURANȚĂ” se poate observa că VITEZA la care se efectuează testele este mai mare pentru categoria M2/M3 (60 km), decât pentru categoria N2 (50 km), fiind evident faptul că, condițiile pentru obținerea certificatelor pentru categoria M2/M3 sunt mai stricte raportat la N2.

➤ De asemenea, Regulamentul nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric [2015/505], prevede în Anexa 8C – ȘOC MECANIC - 3.2. Procedura de încercare – *„Dispozitivul supus încercării trebuie supus decelerării sau, la alegerea solicitantului, accelerării, în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3.*

În consultare cu producătorul, serviciul tehnic trebuie să decidă dacă încercările se vor derula în direcție pozitivă, în direcție negativă sau în ambele direcții.”

Prin urmare, în vederea obținerii certificării ECE – R100, eliberate conform regulamentului sus menționat este necesar ca microbuzul să fie supus unor încercări diferite în conformitate cu coridoarele de accelerație specificate în tabelele 1-3, iar valorile din tabelul pentru categoria M3 sunt diferite de valorile din tabelul pentru categoria M2, tabele inserate la paginile 6 și 7 din cererea de intervenție.

Astfel, nu pot fi reținute afirmațiile contestatoarei privind faptul că *„certIFICATELE emise pentru N2 inițial (stadiul 1) se aplică și pentru M3 [...]”,* având în vedere că pentru emiterea certificatelor ECE – R13 și ECE – R100 testarea se face la valori diferite, conform celor evidențiate mai sus.

Prin urmare, obținerea certificatelor ECE pentru tipul de vehicul M3 nu este una pur formală, mai ales ca sunt anumite testări care se efectuează la valori diferite în funcție de tip de vehicul, iar în cazul

neobținerii acestora există riscul ca microbuzul să nu treacă testele necesare în vederea obținerii autorizației de circulație pe drumurile publice.

Este evident faptul că, dacă contestatoarea a oferat un vehicul categoria M3, toate documentele/certificatele depuse la procedura de achiziție publică trebuie prezentate pentru produsul oferat.

În concluzie, intervenienta solicită ca prin decizia pe care Consiliul o va pronunța, pe fond, să respingă contestația depusă ca nefondată, cel puțin în ceea ce privesc mențiunile cu privire la neîndeplinirea cerinței privind certificatele ECE, menținând actele atacate, având în vedere cele argumente anterior.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 modificată, precum și textele de drept material și procedural invocate.

În probațiune, au fost depuse înscrisuri.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că SRL, a transmis recipisa de consemnare nr. 210703918/1, eliberată de CEC BANK Sucursala Victoria la data de 25.10.2024, din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de 49.227,00 lei, pe seama și la dispoziția C.N.S.C., corespunzătoare dosarului nr. 3680/2024.

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

..... a organizat licitația deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziție microbuze nepoluante prin parteneriatul format din COMUNELE ȘI, JUDEȚUL, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr./28.03.2024.

Valoarea estimată a achiziției este de 2.461.350,00 lei, iar criteriul de atribuire fiind „cel mai bun raport calitate – preț”.

În cadrul procedurii de atribuire, au depus oferte 2 operatori economici, printre care și contestatoarea din prezenta cauză, așa cum rezultă din procesul verbal al ședinței de deschidere a ofertelor.

Nemulțumită de rezultatul procedurii de atribuire, ... SRL a depus contestația în analiză.

În cauza, ... a depus cererea de intervenție înregistrată la Consiliu sub nr. 70940/05.11.2024, care pe de o parte prezintă natura juridică a unei cereri de intervenție accesorie deoarece sprijină poziția autorității contractante, fără a solicita desființarea vreunui act emis de aceasta, motiv pentru care Consiliul califică cererea de intervenție drept cerere de intervenție accesorie formulată în favoarea autorității contractante cu privire la criticile formulate împotriva ofertei contestatorului susținând opinia autorității contractante.

În raport de dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 care stipulează că „Până la soluționarea contestației de către Consiliu,

operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației” și având în vedere faptul că la data de 23.10.2024, autoritatea contractantă a publicat în SEAP sub identificatorul „[...../00040] SRL-CONTESTATIE pdf.pdf” contestația formulată de SRL, Consiliul constată că cererea de intervenție (aceasta fiind transmisă la CNSC prin e-mail la data de 04.11.2024) este formulată în cadrul termenului legal având în vedere prevederile art. 5 alin. (2) din Legea nr. 101/2016.

Având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 61 alin. (3), art. 63, 65 și 67 din Cod proc. civ. dar și faptul că în cadrul procedurii de atribuire în cauză are calitatea de ofertant câștigător, contestat de către SRL în cadrul procedurii de atribuire, iar cererea sa privește menținerea deciziei autorității contractante, Consiliul admite în principiu cererea de intervenție formulată astfel cum a fost calificată.

În conformitate cu prevederile art. 66 din Codul de Procedură Civilă, coroborat cu cele ale art. 68 din Legea nr. 101/2016, Consiliul va analiza cererea de intervenție a împreună cu contestația formulată de SRL.

Prin contestația depusă SRL critică modalitatea în care oferta sa a fost respinsă, astfel în soluționare Consiliul reține următoarele:

În cadrul caietului de sarcini autoritatea contractantă a menționat: **„Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip. Pentru calificarea propunerilor tehnice se solicită ca documente suport fie prezentarea**

- **unui certificat de conformitate pentru un microbuz similar cu cel oferat, din categoria M3, după cum prevede criteriul ST2 din documentul 296/2021 din Criteriile de Achiziție Publică Verde elaborat de Comisia Europeană cu precizarea ca elementele de individualizare nu trebuie să corespundă cu cele ale microbuzului ce va fi livrat, respectiv serie de șasiu, culoare, serie motor, data fabricație) înțelegându-se prin aceasta formulare că nu este necesar ca microbuzul să fie în stoc. Detaliile specifice ale acestor criterii sunt disponibile pe domenii și pot fi consultate în limba română la adresa:**

https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm,

• fie prezentarea următoarelor **Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3**, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv **Certificat ECE - R85, Certificat ECE-R13 Tip, Certificat ECE - R100.02 și Certificat ECE - R138.**"

Pentru îndeplinirea acestei cerințe, contestatorul SRL a depus următoarele:

În cadrul propunerii tehnice fișierul denumit „Propunerea tehnică COMUNA pdf” contestatorul a menționat următoarele:

- La pag. 6
 - „extras din raportul de omologare emis de Registrul Auto Român pentru microbuz similar
 - copie carte de identitate vehicul similar emisă de Registrul Auto Român pe care s-a aplicat folia de securitate”
- La pag. 46 – comunicarea E9*85R00/10*6161*00 – pag. 1 a acestui înscris
- La pag. 47 – comunicarea E9*13R11/18*11519*01 – pag. 1 a acestui înscris; ; traducerea regăsindu-se la pag. 57 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea pentru un tip de vehicul cu privire la sistemul de frânare conform Regulamentului nr. 13 (...) **Marca vehiculului Yaxing, Elaris, categorie vehicul: N2**
- La pag. 48 – comunicarea E9*100R02/04*1253*01 – pag. 1 a acestui înscris; traducerea regăsindu-se la pag. 55 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicul rutier conform Regulamentului nr. 100 (...) (...) **Marca vehiculului Yaxing, Elaris categorie vehicul: N2, M2**
- La pag. 49 – comunicarea E9*122R00/06*1399*01 – pag. 1 a acestui înscris; traducerea regăsindu-se la pag. 53 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicule conform Regulamentului nr. 122 (...) (...) **Marca vehiculului Yaxing, Elaris categorie vehicul: N2, M2**
- La pag. 50 – comunicarea E9*138R01/02*1077*01 – pag. 1 a acestui înscris; traducerea regăsindu-se la pag. 51 din care rezultă „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicule a unui tip de vehicul în ceea ce privește emisiile sonore în conformitate cu Regulamentul nr. 138.01 (...) **Marca vehiculului Yaxing, Elaris, categorie vehicul: N2, M2**”
- Certificat de conformitate emis de SRL prin care „declară și asumă responsabilitatea ca vehiculul marca tip M3EV1 / CE1CAA / IDILIS ECOLINE (...) Marca vehiculului Yaxing, Elaris (...) corespunde cu prescripțiile Regulamentului (UE) 2018/858, anexa II, partea I; completat cu Regulamentul (UE) GSR 2019/2144, RNTR 7, conform raportului de încercare al Registrului Auto Român cu nr. 60/24”
- Cartea de identitate a vehiculului – IDILIS ECOLINE, marca, tip M3V1, număr de identificare LSKA5KM9PD000740
- Raport de încercare nr. 60/24 emis de RAR - „încercări privind verificarea de conformitate cu prescripțiile Regulamentului (UE) nr. 2018/858

modificată cu Regulamentul delegat (UE) nr. 2022/2236, respectiv cu cerințele RNTR7, în scopul omologării naționale individuale a tipului de vehicul”

În cadrul raportului de specialitate nr. 2431/17.09.2024 – nr. 763/17.09.2024 privind analiza conținut propunere tehnică (fișierul intitulat „04. Raport de specialitate-Analiza Propunere Tehnica I.pdf” din cadrul fișierului „21. EVALUARE” aflat pe CD-ul depus la dosar de către autoritatea contractantă), consultantul a recomandat la pag. 90 următoarele solicitări de clarificări:

„1. Cu privire la cerința din caietul de sarcini „Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din 10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip”

Vă solicităm să clarificați modul de îndeplinire al cerinței privind omologarea de tip, având în vedere că ați prezentat în oferta dumneavoastră („Propunerea tehnică COMUNA” pag. 85) un document care certifică omologarea individuală.

2. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 46 din fișierul „Propunerea tehnică COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 3), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română. Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor caietului de sarcini.

3. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 47 din fișierul „Propunerea tehnică COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 11), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română. Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor caietului de sarcini.

4. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 48 din fișierul „Propunerea tehnică COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 4), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română. Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor caietului de sarcini.

5. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 49 din fișierul „Propunerea tehnică COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 4), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română. Prezentați dovada încadrării microbuzului omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor caietului de sarcini.

6. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 50 din fișierul „Propunerea tehnică COMUNA” este incomplet (a fost prezentată doar pagina 1 din 6), vă solicităm să transmiteți acest document în forma completă, inclusiv traducerea sa în limba română. Prezentați dovada încadrării microbuzului

omologat în acest document în categoria M3, conform cerințelor caietului de sarcini.

7. Având în vedere că documentul prezentat la pag. 59 din fișierul „Propunerea tehnică COMUNA” a fost prezentat un document denumit „Certificat de conformitate” fără elemente de identificare/siguranță, vă solicităm să clarificați modul în care acest certificat respectă Articolul 36 și/sau 37 din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.”

La această solicitare, contestatorul răspunde astfel:

„Ad. 1.

Confirmăm că microbuzul ofertat va fi livrat cu certificate de conformitate. Microbuzul ofertat, spre deosebire de cel al concurenței DMV nu este fabricat artizanal ci este fabricat de un producător autorizat RAR. Microbuzul DMV reprezintă o transformare artizanală prin electrificarea unui furgon original IVECO cu motor Diesel și este știut faptul că are probleme serioase privind frânarea și siguranța circulației.

În oferta tehnică a fost prezentată o copie a unui certificat de conformitate. Regulamentul 2019/2144 este un amendament la regulamentul cadru 2018/858. Or regulamentul 2018/858 se referă și la omologarea individuală, așa cum se poate observa din extrasul atașat.

Omologarea, indiferent de tipul acesteia demonstrează că vehiculul corespunde legislației privind admiterea în circulație pe drumurile publice. Or, așa cum reg 2018/858 prevede și omologarea individuală, impunerea omologare de tip este restrictivă contrar prevederilor legislației achizițiilor publice.

Mai mult în caietul de sarcini s-a cerut COC sau prezentarea certificatelor de omologare conform regulamentelor 13, 100, 138, 122, 85.

Noi am prezentat atât exemplar din COC cât și certificatele de omologare respective.

Raportul RAR prezentat vine să întărească faptul că vehiculul a fost testat integral de RAR la masa de 6500 kg și corespunde tuturor cerințelor de omologare.

Indiferent de tipul omologării, interesul autorității contractante este să achiziționeze un microbuz care să corespundă cerințelor și normelor de omologare și nu modul cum se realizează omologarea.

Mai mult, în cadrul ofertei noastre noi am prezentat și copie CIV a unui vehicul similar. În România CIV-ul este documentul pe baza căruia se realizează înmatricularea vehiculului deci, acesta este cel mai important document de omologare, superior COC.

Ad. 2, 3, 4, 5, 6

Confirmăm că vehiculul ofertat este categoria M3.

El este un microbuz fabricat stadiul 2 având la baza un vehicul de bază furgon categoria M2 pentru care am prezentat certificatele de omologare solicitate.

În Legislația Europeană de omologare condițiile pentru N2/M2 sunt mult mai stricte și mai dificile decât pentru M3. De fapt, în ceea ce privește exigenta condițiilor de omologare ordinea este M1/N1 (cele mai dure) – N2/M2 – M3 (mai permissive).

În aceste condiții certificatele emise pentru vehicule N2/M2 sunt acoperitoare și pentru vehiculele M3.

Încadrarea vehiculelor în clasele M2 și M3 se realizează în funcție de masa maximă a vehiculelor și numărul de locuri. M2 este pentru vehicule cu masa maximă 5000 kg iar M3 cu masa maximă mai mare de 5000 kg. Vehiculele M3 fiind mai grele și performanțele lor dinamice sunt mai mici și realizează viteze și accelerații mai mici. În aceste condiții și cerințele de omologare sunt adaptate corespunzător.

Vehiculele M2 și N2 realizând viteze și accelerații mai mari sunt mai vulnerabile în siguranța circulației iar cerințele sunt mai stricte. Pentru vehiculele N2 cerințele de omologare sunt la nivelul M2.

În concluzie, dacă autovehiculul corespunde categoriei M2/N2 este clar că vor corespunde și categoriei M3.

Pentru confirmarea faptului că tipul de testări aplicate la vehiculul N2 este egal sau superior celor ce se aplica la vehiculele M3, prezentăm, în atașament, extras din regulamentul CEEONU nr. 13. Se observă că în timp ce cerințele de performanță sunt aceleași – decelerații de 4 și 5 m/s², viteza de încercare la categoria N2 de 100 km/h este superioară vitezei de încercare la categoria M3 de 90 km/h. La categoria M2 viteza de încercare este aceeași ca la categoria N2 de 100 km/h.

Aceasta demonstrează că încercările pentru categoria N2 sunt mai dure decât pentru categoria M3 și în concluzie, acoperitoare pentru categoria M3.

Noi în propunerea tehnică, am prezentat o copie a unui CIV pentru același tip de microbuz.

Aceasta înseamnă că microbuzul este omologat categoria M3 și în consecință corespunde prescripțiilor regulamentelor respective pentru categoria M3.

De asemenea, am prezentat extras din documentația de omologare RAR, pentru un microbuz similar M3.

Toate acestea demonstrează că microbuzul oferat, categoria M3 corespunde integral cerințelor legislației de omologare, care include și regulamentele precizate de autoritatea contractantă. Acesta trebuie să fie interesul autorității contractante – SĂ ACHIZIȚIONEZE UN MICROBUZ CARE SĂ CORESPUNDA PRESCRIPTIILOR LEGISLAȚIEI EUROPENE DE OMOLOGARE.

În practica și în exploatarea normală, esențial este că vehiculul să ofere siguranță maximă și în special o frânare eficientă.

Microbuzul oferat de noi a fost testat cu rezultate foarte bune de Registrul Auto Roman, pentru categoria M3.

Regulamentul 85 se aplică la omologarea motoarelor din punct de vedere al puterii acestora.

Producătorul vehiculului stabilește ce motor utilizează funcție de performanțele necesare. Omologarea unui motor conform reg 85 este aceeași indiferent de categoria vehiculului pe care va fi montat motorul.

Prezentăm mai jos extras din titlul reg 85 unde titlul arată că se referă strict la motor, fără legătură cu categoria vehiculului (...).

La solicitarea autorității contractante prezentăm certificatele respective în forma completă”

Față de aceste aspecte, Consiliul reține că în mod corect comisia de evaluare a respins oferta depusă de către contestator având în vedere următoarele argumente:

- Raportul de încercare nr. 60/24 – este efectuat în scopul omologării naționale individuale a tipului de vehicul și nu este o omologare de tip – astfel cum s-a solicitat în cadrul caietului de sarcini. Din cadrul acestui înscris rezultă că producătorul vehiculului incomplet este Yangzhou Yaxing Coach Co, Ltd și al vehiculului completat SRL.
- *Comunicarea E9*13R11/18*11519*01 – „comunicarea privind prelungirea pentru un tip de vehicul cu privire la sistemul de frânare conform Regulamentului nr. 13 (...) categorie vehicul: **N2 și nu pentru categoria M3** – astfel cum s-a solicitat în cadrul caietului de sarcini*

În soluționare Consiliul nu va luat în considerare susținerile contestatorului cu privire la faptul că „tipul de testări aplicate la vehiculul N2 este egal sau superior celor ce se aplică vehiculelor M3” având în vedere că potrivit anexei nr. 4 cap. 2 „EFICACITATEA SISTEMELOR DE FRÂNARE ALE VEHICULELOR DE CATEGORIILE M2, M3 ȘI N”:

- subcap. 2.1. „Sistemul de frânare de serviciu” tipurile de încercare ale sistemele de frânare de serviciu ale vehiculelor din categoriile M2, M3 și N sunt diferite astfel:

pentru categoria de vehicule **M2** – sistemul de frânare este supus tipului de încercare **0-I**

- pentru categoria de vehicule **M3** – **sistemul de frânare este supus tipului de încercare 0-I-II sau IIA**

- pentru categoria de vehicule **N2** – sistemul de frânare este supus tipului de încercare **0-I**. Astfel, rezultă că tipurile de încercare sunt diferite la categoria de vehicule M3 față de N2.

- Pct. 2.2.4. Eficacitatea sistemului de frânare de siguranță se verifică prin încercarea de tip 0 cu motorul decuplat, începând de la următoarele viteze inițiale:

- pentru categoria de vehicule M2/**M3 viteza este de 60 km** iar pentru categoria **N2 viteza este de 50 km**. Astfel, rezultă că vitezele pentru verificarea sistemului de frânare de siguranță sunt diferite la categoria de vehicule M3 față de N2.

- *Comunicarea E9*100R02/04*1253*01 „comunicarea privind prelungirea omologării pentru un tip de vehicul rutier conform Regulamentului nr. 100 (...) categorie vehicul: **N2, M2 și nu***

pentru categoria M3 – astfel cum s-a solicitat în cadrul caietului de sarcini

În soluționare Consiliul nu va lua în considerare susținerile contestatorului cu privire la faptul că „condițiile certificatelor emise pentru vehiculele N2/M2 sunt acoperitoare” având în vedere că potrivit anexei 8C a Regulamentului nr. 100 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric [2015/505] se prevăd valori diferite de testare, astfel în cadrul:

- tabelului 1 sunt detaliate valorile pentru vehiculele M1 și N1,
 - **tabelului 2 sunt detaliate valorile pentru vehiculele M2 și N2**
 - **tabelului 3 sunt detaliate valorile pentru vehiculele M3 și N3.**
- Astfel, rezultă că valorile de testare sunt diferite la categoria de vehicule M3 față de N2 și M2.

Rezultă astfel că modelul ofertat de către contestator nu a făcut dovada deținerii **unui certificat de conformitate** pentru un microbuz similar cu cel ofertat, **din categoria M3 și nici a unor Certificate de Omologare de tip valabile pentru categoria M3**, din care face parte obiectul prezentei proceduri de achiziție, respectiv **Certificat ECE - R85, Certificat ECE-R13 Tip, Certificat ECE - R100.02 și Certificat ECE - R138.**

În susținere, Consiliul reține prevederile Regulamentului nr. 2018/858:

- art. 3 pct. 1 „**omologare de tip**” înseamnă **procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;**”

- art. 3 pct. 5 „certificat de conformitate” înseamnă **documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale (...)**

- art. 3 pct. 6 „**omologare individuală a unui vehicul**” înseamnă **procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante pentru omologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru omologarea națională individuală a vehiculelor;**

- art. 3 pct. 7 „omologare de tip a întregului vehicul” înseamnă **procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;**

- art. 3 pct. 8 „omologare de tip în mai multe etape” înseamnă procedura prin care una sau mai multe autorități de homologare certifică faptul că, **în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat** respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

- art. 3 pct. 25 „**vehicul incomplet**” înseamnă orice vehicul a cărui **completare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație** pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;

- art. 3 pct. 26 „**vehicul completat**” înseamnă un vehicul **rezultat în urma procesului de homologare de tip în mai multe etape care** îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;

- art. 36 alin. (1) „**Producătorul emite un certificat de conformitate, sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat.** În acest scop, producătorul folosește modelul prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (4).

Certificatul de conformitate pe suport de hârtie descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie include data de fabricație a vehiculului. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea.

Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.”

- Art. 37 alin. (1) „Fără a aduce atingere articolului 36 alineatul (1), începând cu 5 iulie 2026, **producătorul pune certificatul de conformitate la dispoziție, gratuit și fără nicio întârziere nejustificată după data de fabricație a vehiculului, autorității de homologare care a acordat, sub formă de date structurate în format electronic, omologarea de tip pentru întregul vehicul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8) de la prezentul articol**”.

Astfel, rezultă că un certificat de conformitate trebuie să conțină anumite informații.

Autoritatea contractantă a menționat în cadrul caietului de sarcini că „**Nu se vor accepta microbuze modificate însoțite de certificat de omologare individuală, omologarea se va face, după cum prevede Ghidul de Finanțare publicat în Monitorul Oficial al României nr. 467Bis din**

10.05.2022, numai în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, respectiv omologare de tip”.

Astfel, trimiterea la Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 implică respectarea prevederilor Regulamentului nr. 2018/858 având în vedere că primul regulament este de modificare a celui de al doilea.

Conformitatea vehiculelor oferite trebuia verificată în cadrul propunerii tehnice depuse, prin raportare la necesitățile exprese din caietul de sarcini.

Având în vedere cele constatate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă și pe cale de consecință va admite cererea de intervenție formulată de

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă și pe cale de consecință va admite cererea de intervenție formulată de

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

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,