

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

DECIZIE

Nr. 1804/C1/1658

Data: 25.08.2022

Prin contestația nr. 123361/11.07.2022, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sub nr. 34466/12.07.2022, formulată de SC SRL cu sediul în,-....., ..,, înmatriculată la Registrul Comerțului sub nr. având CUI, reprezentată convențional prin „.....” cu sediul ales pentru comunicarea corespondenței în, împotriva adresei de comunicare a rezultatului procedurii nr. DVI 2068/05.07.2022, precum și împotriva raportului procedurii nr. DVI/1984/27.06.2022, emise de către, în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în,,, în cadrul procedurii licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect: „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare pentru proiectul: Reînnoirea parcului de mijloace de transport public cu autobuze electrice, în vederea reducerii emisiilor de carbon în Orașul, cod CPV: 34144910-0, s-a solicitat:

- anularea raportului procedurii nr. DVI/1984/27.06.2022 și a comunicării nr. DVI 2068/05.07.2022 privind rezultatul evaluării ofertelor depuse de ofertanți în privința declarării ofertei SC SA, drept oferta admisibilă, conformă și câștigătoare și a ofertei SC SRL ca fiind admisibilă, dar necâștigătoare.

- obligarea autorității contractante la reluarea procedurii și reevaluarea ofertei depusa de SC SA prin constatarea:

- i) caracterului neconform al ofertei depuse de acesta, având în vedere neîndeplinirea de către acesta a cerințelor minime obligatorii ale documentației de atribuire;

- ii) incorectei punctări a factorilor de evaluare.

- anularea tuturor actelor procedurii anterioare, concomitente și/sau subsecvente raportului procedurii nr. DVI/1984/27.06.2022 și comunicării nr. DVI 2068/05.07.2022 privind rezultatului procedurii de atribuire în ceea ce privește declararea ofertei SC SA ca admisibilă, conformă și câștigătoare.

- obligarea autorității contractante la continuarea și finalizarea procedurii în raport de oferta SC SRL, declarată admisibilă, cu respectarea prevederilor legale.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 36551/25.07.2022, SC SA, cu sediul în,,,,, înmatriculată la Registrul Comerțului sub nr. având CUI, reprezentată convențional prin, cu sediul ales pentru comunicarea corespondenței în,,,,,,, formulează cerere de intervenție voluntară, prin care solicită:

- încuviințarea în principiu a cererii de intervenție ca cerere de intervenție accesorie, în favoarea autorității contractante;
- respingerea ca nefondată a contestației.;
- accesul la dosarul cauzei.

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

Preliminar, contestatorul precizează că din analiza raportului procedurii nr. DVI/19 84/27.06.202 2, a constatat că, din cele 3 (trei) oferte depuse în prezenta procedură, doar ofertele SC SRL si SC SA au fost declarate admisibile, însă în ceea ce privește evaluarea propunerilor tehnice, la factorul de evaluare „Consumul mediu de energie”, oferta SC SRL a obținut un punctaj de doar 16,89 puncte, în timp ce oferta SC SA este probabil să fi obținut 20 de puncte pentru acest factor. Mai mult, raportat la evaluarea propunerilor financiare, la Factorul de evaluare „Prețul ofertei” SC SRL a obținut 55,92 de puncte, în timp ce SC SA a obținut 60 de puncte.

În consecință, considerând nelegală și netemeinică evaluarea autorității contractante, astfel cum a fost sumarizată în raportul procedurii nr. DVI/1984/27.06.2022 și în comunicarea nr. DVI 2068/05.07.2022 privind rezultatul procedurii de atribuire contestatorul precizează că formulează prezenta contestație, în termenul legal, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016.

În ceea ce privește nelegalitatea și netemeinicia rezultatului procedurii precum și greșita evaluare a ofertei tehnice și greșita punctare a factorilor de evaluare cu privire la oferta SC SA, contestatorul precizează următoarele aspecte:

- Neconformitatea ofertei SC SA sub aspectul cerinței privind podeaua complet coborâtă.

Produsul - autobuz de capacitate medie - ofertat de SC SA nu îndeplinește cerința minimă obligatorie a documentației de atribuire privind „podeaua complet coborâtă”.

Raportat la acest aspect, la soluția Curții de Apel exprimată prin Hotărârea nr. 457/2022, precum și la identitatea procedurii „..... 1” cu prezenta procedură, contestatorul solicită Consiliul să analizeze critica asupra neconformității ofertei SC SA sub aspectul cerinței privind „podeaua complet coborâtă”, reținând caracteristicile obligatorii ale podelei autobuzului de capacitate medie din caietul de sarcini, precum și încălcarea de către comisia de evaluare a dispozițiilor alin. (1) și (2) din art. 133 din HG nr. 395/2016.

De asemenea, contestatorul solicită Consiliul să constate că, din coroborarea cerințelor caietului de sarcini, conform cărora

- „Pag. 18: „Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă. Pentru acestea, nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”.
- Pag. 27: „Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie executate cu planșeu (podea coborâtă) pe toata lungimea, fără trepte pentru călătorii în picioare”.
- Pag. 37: podeaua autobuzelor de capacitate medie va fi realizată în varianta total coborâtă. Nu se admit trepte pe toata

suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare. Podeaua autobuzelor de capacitate mică poate fi realizată în varianta parțial coborâtă, cu trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”,

cu

prevederile Regulamentului nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite („Regulamentul nr. 107”), care vor fi invocate ca apărări de către SC SA și autoritatea contractantă, astfel cum în mod incorect au fost invocate și în procedura „..... 1”, conform cărora: „vehicul cu planșeu jos” înseamnă un vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu”,

rezultă în mod clar din documentația de atribuire a procedurii, intenția de a aplica un standard mai strict podelei autobuzului de capacitate medie decât cel inclus, cu caracter de recomandare, în prevederea Regulamentului nr. 107. Această prevedere din Regulamentul nr. 107 impune doar o cerință minimă obligatorie, de la care autoritatea contractantă a ales să deroge, prin impunerea unui standard de siguranță a pasagerilor mai ridicat, unde: „toată = complet = integral (conform Documentației de atribuire) = 100% din lungime/suprafața disponibilă pasagerilor în picioare, în timp ce Regulamentul nr. 107 indică un procent de cel puțin 35% => este mai mult decât evident că între aceste două noțiuni nu se poate pune semnul egalității.

Contestatorul face referire inclusiv la solicitarea neobișnuită a autorității contractante care, în considerarea imposibilității de a mai modifica documentația de atribuire din prezenta procedură și a necesității de a susține încă o dată o ofertă neconformă, așa cum a procedat în cazul procedurii „..... 1”, la doar câteva zile de la publicarea soluției Curții de Apel, pe portalul instanțelor, potrivit căreia a solicitat clarificări prin adresa nr. DVI589 din data de 02.03.2022, solicitând să se detalieze: „modul de conformare a autobuzului de capacitate medie ofertat cu cerințele caietului de sarcini menționate, referitoare la tipul podelei și prezența/lipsa treptelor pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, precum și modul de îndeplinire a condițiilor prevăzute în Regulamentul CEE-ONU 107 în ceea ce privește podeaua/planșeul autobuzului de capacitate medie ofertat”.

Contestatorul menționează că, deși autoritatea contractantă a încercat o interpretare mai permisivă pentru ofertantul declarat câștigător, aceasta nu poate să schimbe interpretarea propriilor cerințe printr-o solicitare de clarificări, însă a răspuns la această solicitare de clarificări, argumentând în mod clar și succint: „autobuzele electrice de capacitate medie ofertate îndeplinesc în conformitate cerințele atât ale

Regulamentului nr. 107 CEE-ONU, cât și ale documentației de atribuire publicată în SEAP referitoare la tipul podelei și prezența/lipsa treptelor pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare. Vă precizăm faptul că documentația de atribuire a reflectat intenția clară a autorității contractante de a aplica un standard superior celui inclus în prevederea cu caracter minim obligatoriu din Regulamentul nr. 107 CEE-ONU, astfel:

- Standard minim obligatoriu prevăzut de Regulamentul nr. 107 CEE-ONU: „vehicul cu planșeu jos” înseamnă un vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în

picioare (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu.

- Standard superior din documentația de atribuire: podeaua autobuzelor electrice de capacitate medie ofertate trebuie realizată în varianta complet/total/coborâtă, fără trepte pe toata suprafața destinată călătorilor în picioare, aceasta oferind o accesibilitate sporită pasagerilor.”

Așadar, contestatorul supune atenției Consiliului faptul că, în cazul în care autoritatea contractantă ar fi dorit ca podeaua autobuzului de capacitate medie să fie realizată strict în conformitate cu Regulamentul nr. 107, aceasta ar fi trebuit să fie menționat expres în cerințele caietului de sarcini aferente podelei, astfel cum a fost menționat în cazul altor cerințe raportate la alte caracteristici ale autobuzului.

Cu titlu de exemplu, aduce în atenția Consiliului următoarele cerințe: „Pag. 18 din caietul de sarcini: „Caroseria autobuzelor de capacitate mică va fi prevăzută cu minim 2 uși de acces cu funcționare automată pentru călători, conform CEE-ONU R 107, situate pe partea dreaptă (...). Caroseria autobuzelor de capacitate medie va fi prevăzută cu minim 3 uși de acces cu funcționare automată pentru călători, conform CEE-ONU R 107, situate pe partea dreaptă. (...) Toate inscripțiunile din interiorul și exteriorul autobuzelor electrice vor fi în limba română și engleză și vor fi amplasate conform regulamentelor CEE-ONU a Directivelor CE în vigoare (Regulamentul R107 CEE-ONU [...]).”

Astfel, consideră că este evident standardul mai strict pe care l-a impus autoritatea contractantă în cerințele indicate supra, în privința podelei autobuzului de capacitate medie.

În ceea ce privește podeaua autobuzelor de capacitate mică, contestatorul arată că autoritatea contractantă a făcut o distincție clară, menționând în mod expres la pag. 37 din caietul de sarcini că: „Podeaua autobuzelor de capacitate mică poate fi realizată în varianta parțial coborâtă, cu trepte pe suprafață disponibilă pentru pasagerii în picioare”.

În opinia contestatorului, în această din urmă situație, recomandările minime din Regulamentul nr. 107 sunt imperios necesar a fi respectate, dat fiind că, așa cum se poate observa din simpla citire a locuțiunii „cel puțin” din definiția inclusă în Regulamentul nr. 107, aceasta indică valoarea minimă de la care nu se poate deroga.

Prin urmare, arată că cerințele din caietul de sarcini prevăd condiții mai stricte pentru podeaua autobuzelor de capacitate medie în comparație cu autobuzele de capacitate mică (iar nu doar minimul de 35% indicat în Regulamentul nr. 107), intenția autorității contractante fiind de a achiziționa autobuze de capacitate medie cu podea în varianta total coborâtă pe toata lungimea, iar nu doar pe (cel puțin) din

suprafață. În plus, învederează faptul că, în documentația de atribuire, a fost indicat expres că nu se admit trepte pe toata suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, aceasta suprafață incluzând în mod evident toată lungimea autobuzului disponibilă pentru pasagerii în picioare, respectiv nu doar 35% din aceasta.

Pentru o exemplificare clară a unui autobuz conform cerințelor din documentația de atribuire, contestatorul solicită Consiliul să analizeze fotografiile atașate contestației, care arată în mod evident care dintre cele 2 modele de autobuz, autobuzul Granton, produs de producătorul

Zonson, și autobuzul KRS 12, produs de producătorul Karsan, îndeplinește cerințele din caietul de sarcini.

Așadar, pentru o mai buna înțelegere, contestatorul detaliază caracteristicile autobuzelor în raport de fiecare grup de fotografii la care s-a făcut referire în această anexa a contestației:

Fotografia 1 - în comparație cu autobuzul Karsan ofertat de se observa cu claritate treptele din dreptul intrării în autobuzul Granton prin ușa din spate, accesul pe culoar fiind îngreunat, mai ales pentru persoane vârstnice, copii, femei gravide sau persoane invalide, precum și accesul efectiv (cu precădere) al persoanelor menționate anterior la scaunele situate în partea din spate a autobuzului, acestea fiind nevoite să urce două trepte pentru a avea acces la scaune.

Fotografia 2 - în comparație cu autobuzul Karsan ofertat de se observa dintr-un alt unghi, treapta din dreptul intrării în autobuzul Granton prin ușa din spate, precum și porțiunea oblică de la începutul culoarului care obstrucționează accesul pe culoar, aceasta reprezentând o altă zonă dedicată pasagerilor în picioare care nu este complet coborâtă.

Fotografia 3 - se poate observa și din alt unghi cele detaliate supra.

Fotografia 4 - în comparație cu autobuzul Karsan ofertat de se poate observa cu claritate porțiunea oblică din peretele culoarului care îngreunează accesul pe culoar și staționarea pasagerilor în picioare, fiind chiar o zonă periculoasă pentru femei gravide, persoane invalide, copii sau vârstnici.

Fotografia 5 - se poate observa cu claritate că atât accesul, cât și spațiul din dreptul intrării de la mijloc în autobuzul Granton este conform cerințelor solicitate, fiind fără trepte și cu podeaua complet coborâtă. Această imagine sugerează cum ar trebui să fie proiectat autobuzul în dreptul fiecărei intrări, nu doar a celei din mijloc.

Fotografia 6 - se poate observa dintr-un alt unghi conformitatea autobuzului Granton cu cerințele din documentația de atribuire în ceea ce privește zona din jurul ușilor de mijloc.

Fotografia 7 - se observă culoarul dintre zona de mijloc și zona din spate a autobuzului Granton, care și aceasta este conformă cerințelor din documentația de atribuire.

Fotografia 8 - în comparație cu autobuzul Karsan ofertat de se observă culoarul din zona din spate a autobuzului Granton care conține o suprafață ridicată ce îngreunează accesul pe culoar, mai ales pentru persoane cu mobilitate redusă, precum femei gravide, persoane invalide, copii sau vârstnici. De asemenea, se observă foarte clar că această suprafață ridicată micșorează considerabil din lățimea culoarului, și, implicit, din zona destinată pasagerilor în picioare.

Fotografia 9 - se observă conformitatea cu cerințele din documentația de atribuire dintre zona de mijloc și zona din față a autobuzului Granton.

Fotografia 10 - se observa conformitatea cu cerințele din documentația de atribuire în ceea ce privește zona din față a autobuzului Granton.

Fatografia 11 - se observa dintr-un alt unghi conformitatea cu cerințele din documentația de atribuire în ceea ce privește zona din față a autobuzului Granton.

Fotografia 12 - se observa dintr-un alt unghi conformitatea cu cerințele din documentația de atribuire dintre zona de mijloc și zona din față a autobuzului Granton.

Prin urmare, contestatorul arată că din analiza comparativă a acestor imagini rezultă fără echivoc că, în comparație cu autobuzul Karsan ofertat de, autobuzul Granton ofertat de ofertantul declarat câștigător, nu este conform cerințelor din documentația de atribuire, dat fiind că în partea din spate a acestuia conține trepte și părți/încălinații din podea ridicate, care este evident că obstrucționează accesul, trecerea și confortul pasagerilor în picioare.

În susținerea argumentelor sale, contestatorul invocă jurisprudența CNSC, respectiv Decizia CNSC nr. 2047/C5/2141/2179, atașând de asemenea, fotografii cu autobuzul ofertat de către ofertantul declarat câștigător, într-o altă procedură, din care rezultă, fără echivoc, faptul că acest ofertant cunoștea cu certitudine (și în prezent) înțelesul sintagmei „podea complet coborâtă”.

Contestatorul consideră că autoritatea contractantă avea obligația de a verifica respectarea acestor cerințe minime obligatorii, raportat și la soluția Curții de Apel, în procedura anterioară („..... 1”).

Totodată, contestatorul arată că toate aceste concluzii se confirmă și prin raportul de expertiză tehnică extrajudiciară a expertului cooptat pentru furnizarea unei opinii de specialitate în procedura anterioară, redând, în cuprinsul contestației, pasaje din acest raport.

Cu privire la nerespectarea cerinței minime obligatorii a documentației de atribuire și greșita punctare a ofertei declarate câștigătoare, în raport de factorul de evaluare „consum mediu de energie”, contestatorul precizează următoarele aspecte constatate:

Consumul de energie ofertat de ofertantul declarat câștigător, nu îndeplinește cerința minimă obligatorie a documentației de atribuire, respectiv factorul de evaluare privind obligația prezentării de către ofertant a consumului „mediu” de energie, iar nu a consumului minim.

Astfel, în această privință, critică oferta declarată câștigătoare în raport de neîndeplinirea în mod corespunzător a cerinței fișei de date prin neincluderea în oferta a „consumului mediu de energie”, cu atât mai mult cu cât acesta reprezintă unul dintre elementele tehnice ale criteriului de atribuire aplicat în prezenta procedură: „Cel mai bun raport calitate-preț”.

Subliniază că ofertantul declarat câștigător a ofertat un consum minim, iar nu un consum mediu, astfel cum a fost solicitat în documentația de atribuire; această concluzie reiese din testul standardizat tip SORT 1 depus de ofertant, din care rezultă că valoarea declarată de acesta în oferta sa tehnică este consumul minim obținut dintre cele trei (3) rezultate înregistrate în testul standardizat SORT 1.

Menționează de asemenea că, atât consumul de energie electrică de 0,674 kWh/km ofertat pentru autobuze de capacitate mică, cât și consumul de energie electrică de 0.682 kWh/km ofertat pentru autobuze de capacitate medie, reprezintă consumul minim al autobuzelor ofertantului declarat câștigător, iar nu cel mediu. Pentru claritate, precizează că fiecare test SORT 1 (indiferent de laboratorul care efectuează testarea) prezintă în detalierea sa, 3 (trei) teste efectuate cu privire la autobuzul ofertat. În situația solicitării prezentării consumului

„mediu” de energie, ofertantul trebuie să prezinte aşadar media celor 3 (trei) teste, iar aceasta medie:

- fie se declară în cuprinsul testului sort respectiv de către însuşi laboratorul de testare - a se vedea în acest sens, testul SORT 1 depus de cu privire la autobuzul de capacitate medie ofertat, de unde reiese consumul mediu de energie, ca medie a celor 3 (trei) teste efectuate, consum ce a fost preluat în oferta tehnică depusă,
- fie se efectuează direct de către ofertant ca medie a celor 3 (trei) teste efectuate şi înscrise în testul SORT 1, valoarea urmând a fi reflectată în oferta tehnică depusă,

Aşadar, faţă de cele mai sus menţionate, contestatorul precizează că ofertantul declarat câştigător nu a prezentat această medie, ci a prezentat consumul minim, respectiv cel mai mic consum dintre cele trei teste efectuate de laboratorul de testare, în fiecare caz. Astfel, în speţa de faţă, în situaţia în care ofertantul declarat câştigător a fost punctat cu 20 de puncte (maxim de punctaj) pentru cel mai mic consum minim de energie, iar nu pentru cel mai mic consum mediu de energie, acordarea punctajului maxim a fost aşadar calculată necorespunzător.

În opinia contestatorului, este evident că autoritatea contractantă a demonstrat grave abateri în evaluarea aspectului „consum mediu de energie”, în condiţiile în care neconformitatea punctării ofertei declarate câştigătoare sub aspectul cerinţei privind consumul mediu de energie derivă din nerespectarea cerinţei minime obligatorii din fişa de date care impunea prezentarea consumului mediu de energie conform testului SORT 1 pentru fiecare tip de autobuz ofertat. Aşadar, orice alt tip de consum care nu este în acord cu documentaţia de atribuire (de exemplu: consumul minim sau orice alt consum care să fie altul decât consumul mediu), viciază în mod clar întreaga evaluare întocmită de autoritatea contractantă şi punctarea efectuată cu privire la ofertele depuse.

Mai mult, criticile de nelegalitate şi netemeinicie se referă, pe de o parte, la faptul că, în situaţia de faţă, testele SORT depuse de către ofertantul declarat câştigător în prezenta procedura dovedesc un consum de energie minim, ceea ce conduce la neîndeplinirea cerinţei minime a fişei de date, iar, pe de alta parte, nici nu reflectă consumul mediu necesar pentru acordarea punctajului aferent factorului de evaluare „consum mediu de energie”, descris în fişa de date, Secţiunea II.2.5 (pag. 3).

Aşadar, întrucât ofertantul declarat câştigător nu a ofertat niciun consum mediu de energie (nici pentru autobuzele de capacitate mică, nici pentru autobuzele de capacitate medie), contestatorul consideră că acordarea de către comisia de evaluare a punctajului maxim conform pct. a) din metodologia de calcul evidenţiată supra este complet eronată şi viciată. Aceasta trebuia să calculeze punctajul aferent consumului

mediu ofertat de ofertantul declarat câștigător dar, dat fiind că acesta nu a ofertat niciun consum mediu, este necesară depunctarea totală a factorului de evaluare „consum mediu de energie”, fapt ce conduce la imposibilitatea acordării unui punctaj pentru acest factor de evaluare, cu atât mai mult, a unui factor de evaluare maxim.

În final, contestatorul solicită accesul la dosarul cauzei.

Prin adresa nr. 2200/18.07.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 35630/18.07.2022, autoritatea contractantă transmite punctul de vedere cu privire la contestația în cauză.

Preliminar, autoritatea contractantă precizează că au fost evaluate cele 3 oferte depuse și s-a întocmit Raportul procedurii nr. DVI 1984 din 27.06.2022, respectiv s-au transmis comunicările privind rezultatul procedurii.

Analiza propunerilor tehnice depuse se regăsește în procesul verbal de evaluare, astfel:

- Proces verbal nr. DVI 1344 din 20.04.2022 privind evaluarea conformității tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare.

Propunerile tehnice au fost evaluate de către expertul tehnic cooptat în baza contractului de servicii nr. 2498 din 25.08.2020 încheiat cu SC Sigma Mobility Engineering SRL, care a emis rapoartele de specialitate nr. 2757/4.12.2021, nr. 2790/04.01.2022, nr. 2791/04.01.2022, nr. 2792/04.01.2022, nr. 2812/21.01.2022, nr. 2813/21.01.2022, nr. 2900/18.03.2022, nr. 2901/18.03.2022 și nr. 2902/18.03.2022.

Analiza propunerilor financiare depuse se regăsește în procesul verbal de evaluare, astfel:

- Proces verbal nr. DVI 1626 din 19.05.2022 privind evaluarea conformității propunerii financiare cu prevederile caietului de sarcini
Propunerea financiară a fost evaluată de către comisia de evaluare sub aspecte:

(i) corelării cu propunerea tehnică prezentată;
(ii) identificării și remedierii erorilor aritmetice și corectării acestora în condițiile admise de lege;

(iii) încadrării în valoarea estimată a achiziției, inclusiv sub aspectul analizării posibilității disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului respectiv, cu respectarea prevederilor normelor de aplicare a legislației în domeniul achizițiilor publice/sectoriale;

(iv) asigurării că prețul propus sau componente ale acestuia nu este/sunt neobișnuit de scăzut/scăzute în raport cu ce urmează a fi livrat/prestat/executat astfel încât nu se poate asigura îndeplinirea contractului la parametri cantitativi și calitativi solicitați prin caietul de sarcini.

Ulterior, comisia de evaluare a solicitat ofertantului SC SA, clasat pe primul loc, să prezinte documentele suport/dovezi pentru demonstrarea informațiilor prezentate în DUAE; s-a transmis solicitarea de prezentare a documentelor justificative aferente DUAE cu adresa nr. DVI 1653/23.05.2022, completată cu adresa nr. DVI 1847/ 14.06.2022 la care ofertantul a răspuns cu adresele înregistrate sub nr. DVI 1707/30.05.2022 și nr. DVI 1893/16.06.2022. S-au analizat documentele suport/dovezile prezentate de ofertant pentru

demonstrarea informațiilor din DUAЕ constatând că informațiile preliminare sunt demonstrate, astfel a desemnat câștigătoare oferta prezentată de ofertantul SC SA, cea care a fost clasată pe primul loc după aplicarea criteriului de atribuire și verificarea documentelor suport aferente probării informațiilor prezentate în DUAЕ; s-a întocmit raportul procedurii nr. DVI 1984 din 27.06.2022 și s-au transmis comunicările privind rezultatul procedurii.

Față de criticile formulate de contestator, autoritatea contractantă aduce următoarele argumente:

- oferta tehnică depusă de ofertantul SC SA a fost evaluată exclusiv pe baza documentelor de ofertă depuse de acesta și pe baza răspunsurilor la clarificările care i-au fost adresate pe parcursul derulării etapelor de analiză;
- contestatorul recunoaște că nu își întemeiază susținerile pe analiza documentelor și caracteristicilor tehnice prezentate de concurentul său în prezenta procedură; de asemenea, deși nu a avut acces la oferta tehnică a ofertantului câștigător, afirmă în mod total nejustificat că produsul „autobuz de capacitate medie” ofertat de acesta nu îndeplinește cerința din documentația de atribuire privind „podeaua complet coborâtă”, ajungând la aceste concluzii, în urma unor interpretări proprii și eronate ale prevederilor documentației de atribuire și invocând soluția Curții de Apel în dosarul nr. 8323/2/202 lăsând să se înțeleagă faptul că decizia Curții a fost de declarare ca neconformă a ofertei SC SA în ceea ce privește podeaua complet coborâtă, pe când, în fapt Curtea a obligat autoritatea contractantă să reevalueze propunerea ofertantului menționat în ceea ce privește îndeplinirea cerinței privind podeaua complet coborâtă.

În ceea ce privește aspectul privind podeaua complet coborâtă pentru autobuzele de capacitate medie, autoritatea contractantă apreciază că, în scopul de a-și elimina în mod artificial concurentul din procedură, contestatorul dă interpretări proprii complet eronate cerințelor impuse în caietul de sarcini.

Subliniază că reglementările referitoare la omologările vehiculelor în Europa sunt deosebit de clare, existând multiple regulamente care definesc clar caracteristicile pe care trebuie să le îndeplinească un vehicul pentru a fi omologat și a i se permite circulația pe drumurile publice. Astfel, condițiile privind omologarea vehiculelor din categoria M3 din care fac parte și autobuzele de capacitate medie solicitate, în ceea ce privește construcția generală a acestora, inclusiv în ceea ce privește podeaua, sunt cuprinse în Regulamentul nr. R 107.

Menționează de asemenea că Regulamentul dă o definiție clară autobuzului cu podea coborâtă sau cu planșeu jos (pagina 3) ca fiind: „acel vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu”. În schimb, ignorând precizarea din regulament „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”, contestatorul încearcă să inducă în eroare Consiliul afirmând că documentația impune că nu admit trepte „pe toată suprafața autobuzului”.

Autoritatea contractantă precizează că cerințele caietului de sarcini sunt destul de clare, în sensul că nu se admit trepte „pe toată suprafața

autobuzului disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare”, așa cum se poate vedea în caietul de sarcini la paginile 18, 27 și 37.

De asemenea, autoritatea contractantă menționează că ofertantul declarat câștigător a prezentat în cadrul ofertei tehnice documente din care rezultă că autobuzele oferite de către acesta sunt omologate pentru a circula pe drumurile publice din Europa, astfel că este de la sine înțeles că îndeplinesc restricțiile impuse inclusiv de Regulamentul nr. 107.

Menționează totodată că a impus clar faptul ca autobuzele trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute de Regulamentele CEE-ONU, și nu alte condiții, așa cum afirmă contestatorul în propria interpretare complet eronată.

În opinia autorității contractante, contestatorul „confundă” în mod voit și cu scopul de a induce în eroare Consiliul aria totală a planșeului cu suprafața disponibilă pentru pasageri. Același regulament menționat mai sus, arătând clar că acestea sunt noțiuni diferite, conform secțiunii 7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri, pagina 27. Mai mult, suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare este diferită de suprafața totală disponibilă pentru pasageri, așa cum se poate constata din Regulament, paginile 27-28.

Arată că intenția sa a fost de a impune pentru podeaua autobuzului respectarea standardului aplicabil și nu a unui „standard de siguranță a pasagerilor mai ridicat”, așa cum susține contestatorul.

Precizează că verificarea îndeplinirii cerințelor caietului de sarcini privind podeaua autobuzului de capacitate medie de către ofertantul SC SA a fost făcută pe baza următoarelor:

- informații detaliate în oferta tehnică;
- anexa ofertei tehnice reprezentând „fotografii autobuz electric capacitate medie” din care se observă că cerința regulamentului R107 este îndeplinită, adică cel puțin 35% din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (...) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu”.

Referitor la aspectele invocate de contestator cu privire la soluția Curții de Apel, autoritatea contractantă subliniază că este de remarcat că acesta dispune doar obligarea autorității la reluarea procedurii de evaluare de la analiza și verificarea propunerii tehnice a ofertantului SA, în ceea ce privește evaluarea cerinței privind podeaua complet coborâtă și nu faptul că oferta ar fi neconformă, așa cum, în mod total subiectiv și de natură a induce în eroare CNSC, încearcă contestatorul să argumenteze.

În ceea ce privește critica referitoare la „consumul mediu de energie”, autoritatea contractantă precizează că acesta trebuia preluat dintr-un buletin de măsurători efectuate conform SORT 1. Ofertantul declarat câștigător a prezentat pentru fiecare tip de autobuz câte un raport de încercări (Test SORT) din care au reieșit consumurile specifice înregistrate pentru ciclul de deplasare SORT 1 (Standardised On-Road Test cycles - ciclul 1, heavy urban). Rapoartele au fost emise de laboratoare acreditate din UE. Valorile consumului de energie mediu au fost preluate corect din aceste rapoarte, fiind cele medii și nu cele minime cum susține în mod eronat contestatorul.

În susținerea afirmațiilor sale, în cuprinsul punctului de vedere, autoritatea contractantă prezintă extrase concludente din aceste rapoarte.

În ceea ce privește solicitarea de acces la dosarul achiziției publice, autoritatea contractantă precizează că a acordat acest acces în limitele legale impuse.

Pentru considerentele mai sus expuse, autoritatea contractantă solicită Consiliului respingerea ca nefondată a contestației.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 36551/25.07.2022, SC SA, formulează cerere de intervenție voluntară, prin care solicită:

- încuviințarea în principiu a cererii de intervenție ca cerere de intervenție accesorie, în favoarea autorității contractante;
- respingerea ca nefondată a contestației;
- accesul la dosarul cauzei.

În ceea ce privește admisibilitatea, în principiu, a cererii de intervenție, intervenientul invocă prevederile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, subliniind că oferta sa a fost clasată pe primul loc, după aplicarea criteriului de atribuire, potrivit raportului procedurii, motiv pentru care, justifică un interes legitim în apărarea legalității actelor emise de către autoritatea contractantă, derivat din dreptul propriu de semnare a contractului.

Cu privire la cerința referitoare la podeaua complet coborâtă, intervenientul precizează că aceasta este îndeplinită, precizând că Regulamentul definește vehiculul cu podea coborâtă ca fiind „un vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (în secțiunea anterioară în cazul vehiculelor articulate sau pe platforma inferioară în cazul vehiculului etajat) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu” (art. 2.1.4).

În ceea ce privește noțiunea de „podea complet coborâtă” utilizată în caietul de sarcini, se precizează că cerința impune ca pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare să nu existe trepte. Or, autobuzele oferite de către SC SA îndeplinesc această cerință, podeaua fiind complet coborâtă pe întreaga lungime, fără trepte pe toată suprafața pentru pasageri în picioare.

În acest sens, menționează că din schița prezentată la pagina 486 din propunerea tehnică, extrasă din documentația de omologare (n. n. - fiind întocmită de organismul care a realizat dosarul de omologare), rezultă care este suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, numărul de pasageri în picioare și suprafața disponibilă pentru un pasager în picioare. Aria acoperită (suprafața hașurată) nu conține nicio treaptă și nicio întrerupere și include accesul fără trepte la toate cele trei uși ale autobuzului.

Totodată, din adresele comunicate de către organismul de omologare IDIADA Automotive Technology SA și de către Registrul Auto Român - autoritatea de supraveghere din România - rezultă fără putință de tăgadă că podeaua autobuzelor oferite este complet coborâtă, fiind îndeplinită cerința prevăzută de caietul de sarcini, respectiv să nu existe trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare.

Intervenientul precizează că oferta sa este conformă sub aspectul consumului mediu de energie, precizând, raportat la criticile contestatorului, următoarele:

a) pentru testul de tip SORT 1 s-a efectuat un număr de trei încercări, astfel:

- (i) test 1 - rezultat consum 0,671 (pagina 403 a ofertei);
- (ii) test 2 - rezultat consum 0,675 (pagina 404 a ofertei);
- (iii) test 3 - rezultat consum 0,677 (pagina 405 a ofertei);

b) în ofertă a fost înscris media consumului rezultat în urma efectuării încercărilor, respectiv valoarea de 0,674 (pagina 402 și pagina 405 a ofertei) .

Subliniază că în mod identic a procedat și în cazul prezentării consumului mediu al autobuzelor de dimensiuni medii, pentru care încercările au fost efectuate de către Registrul Auto Român (paginile 449-450 din ofertă).

Astfel, apreciază că nu este reală afirmația contestatorului conform căreia valoarea de 0,674 kWh/km și, respectiv, cea de 0,682 kWh/km reflectă de fapt consumul minim al autobuzelor oferite de intervenient.

Pe cale de consecință, intervenientul consideră că în mod corect a fost acordat punctajul aferent factorului de evaluare denumit „consumul mediu de energie”, valorile precizate și probate fiind utilizate în mod corect de către autoritatea contractantă.

Prin adresa nr. 2369/01.08.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 37933/01.08.2022, autoritatea contractantă transmite dosarul achiziției publice, în copie.

Față de punctul de vedere emis de către autoritatea contractantă, contestatorul formulează concluzii scrise prin adresa nr. 123579/05.08.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 39007/05.08.2022, susținând netemeinicia acestuia.

Cu privire la modul de îndeplinire a cerinței privind podeaua complet coborâtă, contestatorul reiterează vădita neconformitate a ofertei declarate câștigătoare.

De asemenea susține că Regulamentul nr. 107 este un act fără caracter legislativ.

Cu privire la fotografiile autobuzului de capacitate medie oferit de intervenient, contestatorul apreciază că este evidentă existența treptei pe suprafața disponibilă pasagerilor în picioare, în dreptul ușii de acces spate.

Cu privire la modul de îndeplinire a factorului de evaluare/cerinței privind consumul mediu de energie, contestatorul solicită Consiliului să observe testele SORT 1 de la pag. 14 - 15 din Punctul de vedere, atașate de autoritatea contractantă pentru ambele tipuri de autobuze oferite de câștigător, din care rezultă fără echivoc următoarele:

a. în ceea ce privește autobuzul de capacitate mică: testările sunt clare, fiind prezentate rezultatele a 3 teste din ciclul SORT 1, a căror medie este cea oferită,

însă,

b. în ce privește autobuzul de capacitate medie, la pag. 15, se prezintă în extras doar rezultatul testului nr. 2 din cele 3 teste aferente ciclului SORT 1, testele 1 și 2 fiind inexistente.

În ceea ce privește cererea de intervenție formulată, contestatorul invocă netemeinicia acesteia, reiterând aspectele menționate anterior, cu privire la criticile deja dezvoltate în contestație.

Având în vedere documentele depuse de SC SA și de SC SRL, în cadrul procedurii de atribuire sus-menționată, marcate „CONFIDENȚIAL”, respectiv oferta tehnică și oferta financiară, precum și raportat la faptul că SC SA și SC SRL au solicitat „accesul la dosarul aflat pe rolul CNSC”, în conformitate cu dispozițiile art. 20 din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, prin

adresa nr. 39051/1658/C1/05.08.2022 (pentru intervenient) și adresa nr. 39556/1658/C1/09.08.2022 (pentru contestator), Consiliul solicită acestora să comunice temeiul juridic al încadrării tuturor înscrisurilor menționate ca fiind „confidențiale”, să justifice această încadrare și să demonstreze prin orice mijloc de probă, caracterul confidențial al documentelor și prejudiciul adus urmare a dezvăluirii acestor informații, conform dispozițiilor art. 19 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, care stipulează că: „La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară și probează ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și proprietatea intelectuală.”

SC SRL răspunde prin adresa nr. 123628/10.08.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 39989/11.08.2022, invocând, în susținerea confidențialității ofertei sale, prevederile art. 57 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, art. 123 alin. (1) din HG nr. 395/2016, art. 217 alin. (5) și alin. (6) din Legea nr. 98/2016, precum și art. 19 alin. (1) și alin. (3) din Legea nr. 101/2016.

Susține că, în virtutea prevederilor citate mai sus, pentru a nu prejudicia interesele legitime ale societății, precum și ale producătorului Karsan (autobuzele ofertate în prezenta procedura fiind produse de către acest operator economic), în ceea ce privește secretul comercial și dreptul de proprietate intelectuală, dezvoltă motivele pentru care informațiile din propunerea tehnică, propunerea financiară și, după caz, fundamentările/ justificările prețurilor/costurilor transmise de către ofertant sunt confidențiale.

Cu privire la propunerea tehnică, propunerea financiară, solicitările de clarificare și răspunsurile la acestea (inclusiv anexele la toate aceste documente/răspunsuri), precum și procesele-verbale ale autorității contractante care reiau (în tot sau în parte) astfel de informații.

Arată că în cuprinsul ofertelor (tehnică și financiară) se regăsesc atât date cu caracter personal, cât și secrete tehnice și/sau comerciale, ambele categorii fiind protejate atât de dispozițiile legale în materia achizițiilor publice, cât și a concurenței, impunându-se păstrarea confidențialității tuturor informațiilor/documentelor din cadrul ofertei tehnice și financiare și, implicit, din cadrul oricărui document care conține/ redă/ reproduce/ menționează/citează etc. astfel de date cu

caracter personal și/sau secrete tehnice sau comerciale din cuprinsul și/sau în legătură cu oferta depusă.

În susținere face trimitere la dispozițiile art. 1¹ lit. a) din Legea nr. 11/1991, precum și la Ordinul nr. 438/2016 al Consiliului Concurenței.

Precizează că întreaga ofertă depusă de SC SRL înglobează informații tehnice și financiare legate de know-how-ul propriu, dar și al producătorului Karsan, iar documentele folosite pentru a dovedi capacitatea tehnică din oferta tehnică și mecanismul de formare a prețului din oferta financiară conțin date confidențiale ce constituie

secret comercial, fiind în mod esențial legate de strategia și activitatea economică ale prezentei societăți și producătorului Karsan.

În ceea ce privește oferta financiară, precizează că prețurile oferite sunt rezultatul unui proces complex, dobândit odată cu experiența în domeniu și urmare a relațiilor comerciale dezvoltate de-a lungul anilor, în proiecte de anvergură implementate la nivel înalt. Oferta financiară reflectă prețurile practicate de către SC SRL, precum și informații privind analizele de cost, acestea fiind întocmite în baza ofertelor primite de la producător, dar și de la alți furnizori/parteneri și reprezintă secret comercial protejat de lege, dat fiind faptul că acestea sunt rezultatul unor negocieri și al unor relații de colaborare, bazate pe respect, încredere și confidențialitate.

În susținerea confidențialității ofertei sale invocă drept jurisprudență, Hotărârea din data de 14.02.2008 a Curții de Justiție Europene, Cauza 450/06, Varec împotriva statului belgian.

Menționează totodată faptul că procedurile interne ale SC SRL și producătorului Karsan cuprind clauze privind protejarea caracterului confidențial al informațiilor întocmai pentru a preveni prejudicierea patrimoniului, intereselor societății și ale partenerilor de afaceri. Același aspect este valabil și în legătură cu contractele de colaborare încheiate cu colaboratorii și furnizorii celor două entități, dar și contractele de muncă încheiate cu angajații proprii aparținând SC SRL și/sau Karsan.

Cu privire la documentele de calificare (DUAЕ, formulare, declarații etc.) ale SC SRL, solicitările de clarificări și răspunsurile la acestea (inclusiv anexele la toate aceste documente/ răspunsuri), precum și procesele-verbale ale autorității contractante care reiau (în tot sau în parte) astfel de informații, precizează că documentele de calificare (inclusiv DUAЕ, formulare, declarații), dar și documentele justificative și orice alte documente, precum solicitările de clarificare și răspunsurile la acestea privind documentele de calificare etc. oferă informații confidențiale privind aspecte de operare și funcționare ale societății, precum și date cu caracter personal, cât și informații aparținând secretului comercial privind, spre exemplu, capacitatea financiară a ofertantului de a executa contractul, respectiv capacitatea tehnică și profesională a acestuia.

În dovedirea caracterului confidențial al tuturor acestor informații/documente, contestatorul atașează următoarele:

- Contractul de distribuție încheiat între Karsan Otomotiv Sanayii VE Ticaret A.S și SRL din 17.07.2014.
- Certificatul ISO al producătorului Karsan.
- Politica de securitate a informațiilor a producătorului Karsan.

- Codul de conduită al producătorului Karsan (în extras) - Secțiunea 2.4 și Secțiunea 4.

Întrucât intervenientul a solicitat accesul la dosarul cauzei, prin adresa nr. 40139/1658/C1/1658/11.08.2022, Consiliul îi comunică acestuia, termenul de studiere a dosarului și implicit de depunere a concluziilor scrise; până la data emiterii prezentei, acesta nu s-a prezentat pentru studierea dosarului cauzei.

SC SA răspunde prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 40337/12.08.2022, în susținerea confidențialității ofertei sale invocând

prevederile art. 57 alin. (1) și art. 217 din Legea nr. 98/2016, art. 4 din OUG/2019.

Precizează de asemenea că protecția confidențialității ofertei tehnice este necesară întrucât:

a) în cadrul ofertei tehnice sunt prezentate informații tehnice detaliate, o multitudine de schițe, scheme, fișe tehnice, calcule, consum de energie, metodele de tratare corozive, caracteristici tehnice și, spre exemplu, noi idei de design, interfață și funcționalitate și conține inclusiv documentația de omologare și tipul bateriilor folosite, toate aceste elemente fiind protejate de un drept de proprietate intelectuală al producătorilor și care constituie totodată secret comercial în sensul dispozițiilor art. 11 lit. e) din Legea nr. 11/1991 privind combaterea concurenței neloiale și nu pot fi divulgate fără acordul expres al acestora;

b) este obligatorie protecția brevetelor de invenție, de utilitate și de proiectare deținute de către producătorul Zonson Smart Auto Corporation Ltd. (ZTE);

c) produsele ofertate sunt rezultatul unei munci de cercetare și inovare în domeniul autobuzelor electrice;

d) secretele comerciale includ: ideile care oferă planului de afaceri, un avantaj competitiv, listele de clienți, furnizori și alți contractori, informații de cost și de preț, planuri și strategii, precum și orice altă informație cu potențială valoare comercială.

În ceea ce privește oferta financiară, susține că, caracterul său confidențial este justificat de faptul că:

a) prețul ofertat și componentele acestuia rezultă dintr-un proces continuu de cercetare, parteneriate de lungă durată, elemente de cost configurate cu preocuparea permanentă de a asigura un produs de calitate superioară concomitent cu reducerea costului de producție;

b) elementele de cost și de preț sunt protejate de secretul comercial. Prețurile negociate cu furnizorii și ceilalți contractanți (alături de bonificațiile, reducerile și discount-urile obținute) sunt secrete și nu pot fi divulgate, inclusiv în baza clauzelor specifice existente în contractele încheiate între și aceștia;

c) asigurarea confidențialității în relațiile cu furnizorii parteneri este esențială.

Subliniază de asemenea că propunerea financiară reprezintă produsul muncii echipei de ofertare a subscisei, a fost dezvoltată exclusiv în scopul acestei proceduri de atribuire și informațiile din cuprinsul său nu sunt cunoscute la nivel general și nici de competitori. Prețul și modalitatea sa de determinare reprezintă aspecte ce țin de unul din factorii de evaluare ai procedurii de atribuire, pe baza căruia se

stabilește oferta câștigătoare, având astfel o valoare comercială incontestabilă.

Întrucât contestatorul a solicitat accesul la dosarul cauzei, prin adresa nr. 40488/1658/C1/1658/11.08.2022, Consiliul îi comunică acestuia, termenul de studiere a dosarului și implicit de depunere a concluziilor scrise; acesta s-a prezentat la CNSC în data de 17.08.2022.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 41257/ 19.08.2022, contestatorul depune concluzii scrise, ca urmare a studierii dosarului precizând următoarele aspecte, suplimentar celor prezentate deja în

cadrul contestației precum și în cadrul concluziilor scrise formulate în data de 05.08.2022.

Cu privire la modul de îndeplinire a cerinței privind podeaua complet coborâtă.

Raportat la susținerile intervenientului conform cărora era suficient ca cerința să fie conformă cu prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 107, contestatorul face trimitere la un extras din caietul de sarcini al unei alte proceduri având ca obiect: „Achiziție dotări, utilaje, echipamente tehnologice si funcționale pentru proiectul: Mobilitate urbana durabilă în Municipiul Motru” (licitație în curs de derulare), în care autoritatea contractantă, atunci când a dorit aplicarea definiției din Regulamentul CEE-ONU nr. 107, a făcut trimitere în mod expres la prevederile acestuia pentru definirea „podelei coborâte”.

Fără a reitera aspectele deja menționate cu privire la acest aspect, din care rezultă în mod clară, că cerința din prezenta procedură, este superioară celei din regulamentul CEE-ONU nr. 107, contestatorul solicită Consiliului să dispună anularea rezultatului și reevaluarea ofertei depuse de ofertantul declarat câștigător, prin considerarea informațiilor și documentelor constituind oferta depusă de aceasta ca fiind neconforme în dovedirea cerinței minime obligatorii privind „podeaua complet coborâtă”.

Cu privire la modul de îndeplinire a factorului de evaluare/cerinței privind consumul mediu de energie.

Suplimentar susținerilor deja argumentate în actele procedurale comunicate, urmare a studierii dosarului cauzei, contestatorul solicită Consiliului să țină cont de Raportul de încercare nr. 1444/19 al RAR, în integralitate, prin care se confirmă fără echivoc că atât autoritatea contractantă prin punctul de vedere, cât și intervenientul, prin cererea de intervenție, au acționat cu rea-credință și au încercat inducerea în eroare asupra situației reale a acestor testări. Ofertantul declarat câștigător a prezentat rezultatul unei singure testări din ciclul SORT 1, și anume, cel corespunzător celui mai mic consum de energie din cele 3 seturi de testare din ciclul SORT 1.

Astfel, Raportul de încercări al RAR în varianta completă, conține, în fapt, la pct. 2.1 Consum energie electrică măsurat conform SORT 1, 3 (trei) seturi de testări, cu câte 5 încercări fiecare, având următoarele rezultate:

1. Prima testare: energie consumată 68,2;
2. A 2-a testare: energie consumată 76,5;
3. A 3-a testare: energie consumată 81,8.

Astfel, arată că media acestor testări nu reprezintă valoarea primei testări cu rezultat cel mai mic din ciclul SORT 1, astfel cum a fost declarat atât de către ofertantul declarat câștigător, cât și de autoritatea

contractantă. Conform Metodologiei SORT UITP, ofertantul declarat câștigător trebuia să declare, în scopul punctării acestui factor de evaluare și îndeplinirii cerinței aferente din caietul de sarcini, media celor trei teste, iar nu rezultatul unei singure testări (respectiv cea mai avantajoasă, având cel mai mic rezultat).

Prin urmare, solicită Consiliului să dispună anularea rezultatului procedurii și reevaluarea ofertei depuse de ofertantul declarat câștigător prin considerarea informațiilor și documentelor constituind oferta depusă

de acesta, ca fiind neconforme în dovedirea cerințelor minime obligatorii din documentația de atribuire.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 41626/22.08.2022, SC SA depune înscrisul intitulat „note scrise referitoare la modul de îndeplinire a factorului de evaluare și cerinței privind consumul mediu de energie în ceea ce privește oferta depusă”, raportat la concluziile scrise depuse de către contestator, precizând că fiecare dintre cele trei seturi de testări a fost realizat în condiții și moduri de funcționare diferite, respectiv:

a. primul set - cu instalația de încălzire / aer condiționat oprită [pct. 2.1, lit. a) de la pagina 449 a ofertei];

b. al doilea set - cu instalația de încălzire compartiment pasageri și șofer în funcțiune, cu temperatura reglată la 28 de grade Celsius [pct. 2.1, lit. b) de la pagina 450 a ofertei];

c. al treilea set - cu instalația AC compartiment pasageri și șofer în funcțiune, cu temperatura reglată la 18 grade Celsius [pct. 2.1, lit. a) de la pagina 449 a ofertei].

Menționează astfel că, doar primul set de teste, [pct. 2.1, lit. a) de la pagina 449 a ofertei] este efectuat în condițiile solicitate prin documentația de atribuire, respectiv cu instalația de încălzire / aer condiționat oprită (i.e., condițiile standard de testare SORT 1).

Prin urmare, având în vedere că:

(i) rezultatul încercării în cazul primului set de 5 teste este de fapt o medie calculată de către RAR (a se vedea tabelul de la pagina 449 a ofertei, de unde rezultă că în ultimele trei coloane se prezintă media valorilor aferente vitezei de deplasare, distanței parcurse și a energiei totale consumate);

(ii) și că primului set de 5 teste este cel relevant pentru prezenta procedură de atribuire,

intervenientul menționează că în mod firesc și evident a preluat acel rezultat de 68,2 kWh/100km și l-a prezentat ca fiind consumul mediu de energie electrică al autobuzelor de dimensiune medie ofertate.

..... SRL formulează prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 42140/24.08.2022, concluzii scrise, ca urmare a notelor scrise depuse de intervenient.

1. Cu privire la modul de îndeplinire a factorului de evaluare/cerinței privind consumul mediu de energie.

Contestatorul solicită Consiliului să constate că ofertantul declarat câștigător confundă în mod evident încercările efectuate la o prima testare, cu celelalte trei testări obligatorii pentru testul SORT 1 necesare în vederea determinării consumului mediu de energie, conform metodologiei UITP.

Subliniază că metodologia UITP este menționată inclusiv ca document normativ care a stat la baza elaborării Raportului de încercare nr. 1444/19 al RAR, astfel cum se poate observa în Anexa nr. 2 a celui de-al doilea set de concluzii scrise formulate de la data de 18.08.2022 în care este menționat clar că documentul normativ urmat pentru determinarea consumului de energie electrică conform ciclurilor standardizate de încercare pe cale SORT este metodologia UITP, depusa de în Anexa nr. 3 a primului set de concluzii scrise formulate la data de 05.08.2022.

Mai mult, consideră că afirmațiile intervenientului conform cărora „fiecare dintre cele trei seturi de testări a fost realizat în condiții și moduri de funcționare diferite” și că „doar primul set de teste [pct. 2.1, lit. a) de la pagina 449 a ofertei] este efectuat în condițiile solicitate prin documentația de atribuire, respectiv cu instalația de încălzire/aer condiționat oprită (i.e., condițiile standard de testare SORT 1)” nu sunt relevante, dat fiind faptul că, toate cele 3 testări trebuiau să fie efectuate în aceleași condiții, iar nu o singură testare.

În opinia contestatorului, faptul ca media primului set de 5 încercări aferent unei singure testări a fost incorect preluată de ofertantul declarat câștigător și prezentată ca fiind aferentă consumului mediu de energie electrică al autobuzelor de capacitate medie ofertate, este datorată lipsei de diligență a acestuia, respectiv nerespectării cerinței exprese a documentației de atribuire - care a solicitat prezentarea „mediei” consumului de energie și a metodologiei UITP - care indică obligativitatea efectuării unei atare „medii” raportat la 3 testări.

Astfel cum s-a indicat deja, fiecare ofertant este obligat fie să preia calculul mediei celor 3 testări obligatorii (în cazul în care laboratorul de testare a efectuat inclusiv aceasta medie în raportul de încercare; cum este și cazul raportului de încercare al IDIADA pentru autobuzele de capacitate mică ofertate de ofertantul declarat câștigător), fie să efectueze el însuși calculul mediei celor 3 testări obligatorii și să declare în mod conform consumul mediu de energie.

Mai mult, media celor 3 testări din ciclul SORT 1 declarată în oferta a fost indicată chiar de către laboratorul care a efectuat testările, nefiind relevante nici de aceasta dată afirmațiile intervenientului conform cărora condițiile și modul de funcționare ale autobuzului ofertat de în momentul testărilor ar fi fost aceleași cu cele ale autobuzului ofertantului declarat câștigător, testat în prima testare. În acest sens, solicită Consiliul să observe din nou extrasul din oferta tehnică a, depus în Anexa nr. 16 a contestației formulate la data de 11.07.2022.

Prin adresa înregistrată la CNSC sub nr. 42449/25.08.2022 SC SA formulează „Note scrise suplimentare referitoare la modul de îndeplinire a factorului de evaluare și cerinței privind consumul mediu de energie în ceea ce privește oferta și netemeinicia criticilor formulate de,” precizând următoarele:

- Raportul de încercare nr. 1444/19 a fost întocmit de Registrul Auto Român (organismul tehnic de specialitate desemnat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ca autoritate competentă în domeniul vehiculelor rutiere, siguranței rutiere, protecției mediului înconjurător și asigurării calității, autorizat să efectueze, pentru toate tipurile de autovehicule, toate testele și omologările conform normelor naționale și

internaționale în domeniu). SC SA a solicitat RAR să măsoare consumul de energie electrică în ciclu standardizat SORT 1, SORT 2 și SORT 3 conform UITP Proiect e-SORT1.

- Energia consumată pentru ciclul SORT 1, exprimată ca medie a cinci încercări / determinări (n. n. - mai mult decât minimul de trei încercări impus prin UPIT Proiect E-SORT) este de 68,2 kWh/100km (pagina 449 din ofertă), în timp ce cea pentru ciclul SORT 2 este de 70,2 kWh/100km (pagina 451 din ofertă), iar pentru ciclul SORT 3 de 71,6 kWh/100km (pagina 453 din ofertă).

Intervenientul menționează că potrivit UITP Proiect e-SORT, determinarea consumului de energie electrică se efectuează cu instalațiile auxiliare (încălzire, aer condiționat, ventilație, etc.) oprite.

Conform documentației de atribuire, a fost solicitată prezentarea consumului mediu de energie electrică în conformitate cu ciclul de testare SORT 1, deci cu instalațiile auxiliare oprite pe timpul încercărilor. Consumul de energie SORT 1 determinat de RAR este de 68,2 kWh/100km - medie a celor cinci încercări efectuate de către organismul de specialitate, acesta fiind cel declarat, în mod corect, ca fiind consumul mediu al autobuzelor electrice de dimensiune mare oferate.

Suplimentar față de consumul de energie în ciclurile de testare SORT 1, SORT 2 și SORT 3, precizează că a solicitat RAR și realizarea unor încercări de performanță, respectiv determinarea consumului de energie electrică cu instalațiile auxiliare pornite. Aceste încercări nu sunt de tip SORT întrucât nu se încadrează în normele prevăzute de UITP Proiect e-SORT.

Astfel, consumul de energie de 76,5 kWh/100km a fost obținut cu instalația de încălzire pornită, în timp ce cel de 81,8 kWh/100km a fost determinat prin testarea autobuzului cu instalația de aer condiționat în funcțiune.

Or, factorul de evaluare impus prin documentația de atribuire se referă la consumul conform SORT 1, iar nu la cel specific unui vehicul testat cu instalația de încălzire și/sau instalația de aer condiționat pornite.

Apreciază că, în acest sens este, cel mai probabil, și oferta contestatorului, iar cele mai recente documente depuse în fața CNSC au simplul rol de a induce în eroare și denotă o gravă lipsă de cunoaștere a elementelor tehnice pe care le contestă.

Prin adresa nr. 236/15.07.2022 înregistrată la CNSC sub nr. 35188/15.07.2022, contestatorul depune, în original, recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 208224496/1, tranzacția nr. 1228293777/2057225529 din 14.07.2022, eliberată de CEC Bank, sucursala Victoria, în cuantum de 739.480,00 lei.

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

ORAȘUL, în calitate de autoritate contractantă, a organizat procedura licitație deschisă, în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect: „Achiziție autobuze electrice și stații de încărcare pentru proiectul: Reînnoirea parcului de mijloace de transport public cu autobuze electrice, în vederea reducerii emisiilor de carbon în Orașul", cod CPV: 34144910-0, elaborând, în acest sens, documentația de atribuire aferentă și publicând, în SEAP, anunțul de participare nr. /08.07.2022, conform căruia valoarea estimată a

procedurii este 36.973.960,32 lei fără TVA. Conform cap. II.2.5) din anunț, criteriul de atribuire al contractului este „cel mai bun raport calitate - preț”.

În cauza care formează obiectul prezentei, SC SA a depus cererea de intervenție înregistrată la CNSC sub nr. 36551/25.07.2022, care 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.

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 (...) participanți la procedura de atribuire pot formula, cu înștiințarea părților cauzei, 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 (...)” și având în vedere faptul că la data de 15.07.2022, autoritatea contractantă a publicat în SEAP, sub identificatorul „[...../00202] Contestatatiepdf.p7s” contestația formulată de SC SRL, Consiliul constată că cererea de intervenție este formulată în cadrul termenului legal.

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 SC SA are calitatea de ofertant câștigător iar cererea sa privește menținerea deciziei autorității contractante, Consiliul admite în principiu cererea de intervenție formulată de SC SA, astfel cum a fost calificată.

În conformitate cu prevederile art. 67 din Codul de Procedură Civilă, coroborat cu cele ale art. 68 din Legea nr. 101/2016, Consiliul va analiza cererea de intervenție a SC SA împreună cu contestația formulată de SC SRL.

Prin declarațiile de confidențialitate aflate la pag. 1100-1102, în vol. 10 al dosarului cauzei, SC SA menționează că atât propunerea tehnică cât și cea financiară au caracter confidențial, pentru a nu-i prejudicia interesele legitime în ceea ce privește secretul comercial și dreptul de proprietate intelectuală.

Având în vedere aceste aspecte coroborat cu solicitările contestatorului și ținând cont de prevederile art. 19 din Legea nr. 101/2016 forma în vigoare la data depunerii contestației, care dispun în mod expres și imperativ faptul că „La cerere, părțile cauzei au acces la documentele dosarului constituit la Consiliu, în aceleași condiții în care se realizează accesul la dosarele constituite la instanțele de judecată potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010, republicată, cu modificările ulterioare, cu excepția documentelor pe care operatorii economici le declară și probează ca fiind confidențiale, întrucât cuprind, fără a se limita la acestea, secrete tehnice și/sau comerciale, stabilite conform legii, iar dezvăluirea acestora ar prejudicia interesele legitime ale operatorilor economici, în special în ceea ce privește secretul comercial și proprietatea intelectuală”, Consiliul a solicitat SC SA prin adresa nr. 39051/1658/C1/ 05.08.2022, să comunice temeiul juridic al încadrării

anumitor înscrisuri menționate ca fiind confidențiale, să justifice această încadrare, cu demonstrarea prejudiciului în situația dezvăluirii acestora, prin orice mijloace de probă.

La această solicitare, ofertantul în cauză a răspuns prin adresa nr. înregistrată la CNSC sub nr. 40337/12.08.2022, în care invocă prevederile art. 57 alin. (1) și art. 217 din Legea nr. 98/2016, art. 4 din OUG/2019.

Precizează de asemenea că protecția confidențialității ofertei tehnice este necesară întrucât:

a) în cadrul ofertei tehnice sunt prezentate informații tehnice detaliate, o multitudine de schițe, scheme, fișe tehnice, calcule, consum de energie, metodele de tratare corozive, caracteristici tehnice și, spre exemplu, noi idei de design, interfață și funcționalitate și conține inclusiv documentația de omologare și tipul bateriilor folosite, toate aceste elemente fiind protejate de un drept de proprietate intelectuală al producătorilor și care constituie totodată secret comercial în sensul dispozițiilor art. 11 lit. e) din Legea nr. 11/1991 privind combaterea concurenței neloiale și nu pot fi divulgate fără acordul expres al acestora;

b) este obligatorie protecția brevetelor de invenție, de utilitate și de proiectare deținute de către producătorul Zonson Smart Auto Corporation Ltd. (ZTE);

c) produsele oferite sunt rezultatul unei munci de cercetare și inovare în domeniul autobuzelor electrice;

d) secretele comerciale includ: ideile care oferă planului de afaceri, un avantaj competitiv, listele de clienți, furnizori și alți contractori, informații de cost și de preț, planuri și strategii, precum și orice altă informație cu potențială valoare comercială.

În ceea ce privește oferta financiară, susține că, caracterul său confidențial este justificat de faptul că:

a) prețul oferit și componentele acestuia rezultă dintr-un proces continuu de cercetare, parteneriate de lungă durată, elemente de cost configurate cu preocuparea permanentă de a asigura un produs de calitate superioară concomitent cu reducerea costului de producție;

b) elementele de cost și de preț sunt protejate de secretul comercial. Prețurile negociate cu furnizorii și ceilalți contractanți (alături de bonificațiile, reducerile și discount-urile obținute) sunt secrete și nu pot fi divulgate, inclusiv în baza clauzelor specifice existente în contractele încheiate între și aceștia;

c) asigurarea confidențialității în relațiile cu furnizorii parteneri este esențială.

Subliniază de asemenea că propunerea financiară reprezintă produsul muncii echipei de ofertare a subscisei, a fost dezvoltată exclusiv în scopul acestei proceduri de atribuire și informațiile din cuprinsul său nu sunt cunoscute la nivel general și nici de competitori. Prețul și modalitatea sa de determinare reprezintă aspecte ce țin de unul din factorii de evaluare ai procedurii de atribuire, pe baza căruia se stabilește oferta câștigătoare, având astfel o valoare comercială incontestabilă.

La acest răspuns generalist, ofertantul în cauză nu a administrat niciun mijloc de probă prin care să demonstreze caracterul confidențial al

înscrierilor indicate ca atare și nici prejudiciul care va fi suferit urmare a dezvăluirii acestora.

Analizând răspunsul SC SA, Consiliul a decis să pună la dispoziția SC SRL care și-a manifestat dorința de a studia dosarul cauzei conform dispozițiilor art. 19 din Legea nr. 101/2016, toate documentele aflate la dosar, cu excepția informațiilor cu caracter personal.

Procedând la analiza contestației care face obiectul prezentei, Consiliul reține că SC SRL este nemulțumit de modalitatea în care

a evaluat autoritatea contractantă oferta desemnată câștigătoare, aparținând SC SA, despre care susține că nu ar îndeplini în totalitate specificațiile tehnice din caietul de sarcini și ar fi fost punctată în mod eronat la factorul aferent consumului mediu de energie din criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate - preț”.

Analizând, pentru început, criticile contestatorului SC SRL privind pretinsa neconformitate a ofertei depusă de SC SA, Consiliul reține că obiectul prezentei proceduri de atribuire constă în achiziționarea unor autobuze electrice de capacitate mică (7 buc.) și a unor autobuze de capacitate medie (11 buc.).

La capitolul 1.5 „Asigurarea conformității cu documentele de standardizare”, la pag. 7-14 din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a precizat următoarele aspecte:

*„Autobuzele electrice vor fi **realizate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare**, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România. **În specificația** tehnică **se indică** standardele ce vor fi respectate, precum și anumite limite restrictive pentru dimensiuni și **caracteristici constructive solicitate de către beneficiar**.*

*Autobuzele electrice vor îndeplini **obligatoriu** condițiile prevăzute de următoarele Regulamente CEE-ONU (Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa) și Directive CE-CEE (Comunitatea Economică Europeană) la care România a aderat, respectiv de legislația românească aflată în vigoare, cu toate modificările și completările ulterioare:*

(...)

*22. Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind **omologarea** vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește **construcția generală** a acestora;*

(...)”.

Totodată, se reține că, în cuprinsul caietului de sarcini, autoritatea contractantă a formulat următoarele specificații tehnice relevante în soluționarea contestației care face obiectul prezentei:

- La pag. 18, în cadrul capitolului aferent descrierii generale constructive a autobuzelor electrice: *„Caroseria autobuzelor de capacitate medie va avea podeaua complet coborâtă. Pentru acestea, nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”;*
- La pag. 27, la capitolul aferent punților motoare/directoare: *„Condiții tehnice: Pentru autobuzele de capacitate medie, tipurile punților față și spate vor fi astfel alese încât autobuzele să fie*

executate cu planșeu (podea coborâtă) pe toată lungimea, fără trepte pentru călătorii aflați în picioare”;

- La pag. 37, la capitolul aferent podelei, covorului și platformei de acces: *„Podeaua autobuzelor de capacitate medie va fi realizată în varianta total coborâtă. Nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare. Podeaua autobuzelor de capacitate mică poate fi realizată în varianta parțial coborâtă, cu trepte pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”.*

Potrivit prevederilor art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016 coroborat cu art. 155 din Legea nr. 98/2016, caietul de sarcini trebuie să conțină în mod obligatoriu cerințele, prescripțiile, specificațiile tehnice care să permită produselor ce fac obiectul contractului să fie descrise în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesităților autorității contractante și 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.

Din analiza prevederilor documentației de atribuire reproduse anterior, Consiliul reține că necesitatea autorității contractante pentru a cărei satisfacere a fost organizată prezenta procedură de atribuire include achiziționarea unor autobuze electrice de capacitate medie a căror caroserie să aibă podeaua „total coborâtă”, cu precizarea că nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare.

În ceea ce privește sintagma „suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare” utilizată de autoritatea contractantă în formularea specificațiilor tehnice anterior menționate, Consiliul reține ca fiind relevante următoarele definiții din Anexa 3 intitulată „cerințe aplicabile tuturor vehiculelor” la Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora (act normativ cu caracter tehnic a cărui aplicabilitate în cadrul prezentei proceduri de atribuire a fost specificată expres de autoritatea contractantă în caietul de sarcini):

„7. CERINȚE

(...)

7.2. Mase și dimensiuni

(...)

7.2.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri.

7.2.2.1. **Aria suprafeței totale S0 disponibilă pentru pasageri** se calculează scăzând din aria totală a planșeului vehiculului:

7.2.2.1.1.

Suprafața habitaculului conducătorului auto.

7.2.2.1.2.

Suprafața cu trepte care dau acces la uși și suprafața oricărei alte trepte cu o adâncime mai mică de 300 mm, precum și suprafața parcursă de ușă și de mecanismul acesteia în momentul acționării.

7.2.2.1.3.

Suprafața oricărei părți a cărei înălțime liberă este mai mică de 1350 mm, măsurată de la planșeu, fără a ține seama de pătrunderea

admisă în conformitate cu punctele 7.7.8.6.3 și 7.7.8.6.4 din prezenta anexă. În cazul vehiculelor din clasa A sau B, această dimensiune poate fi redusă la 1 200 mm.

7.2.2.1.4.

Suprafața oricărei părți a vehiculului la care accesul pasagerilor este interzis, conform definițiilor de la punctul 7.9.4 din prezenta anexă.

7.2.2.1.5.

Suprafața oricărui spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces.

7.2.2.1.6.

Suprafața necesară pentru a asigura un spațiu de lucru liber la contoarele de serviciu.

7.2.2.1.7.

Suprafața planșeului ocupată de orice scară, semi-scară, scară de comunicare interioară sau suprafața oricărei trepte.

7.2.2.2. **Suprafața S1 disponibilă pentru pasagerii în picioare** (doar în cazul vehiculelor din clasa A, I și II autorizate pentru transportul pasagerilor în picioare) **se calculează scăzând din S0:**

7.2.2.2.1.

Suprafața tuturor părților planșeului în care panta depășește valorile maxime admise stabilite la punctul 7.7.6 din prezenta anexă.

7.2.2.2.2.

Suprafața tuturor părților la care pasagerii în picioare nu au acces atunci când toate scaunele sunt ocupate, cu excepția scaunelor rabatabile.

7.2.2.2.3.

Suprafața tuturor părților în care înălțimea liberă de deasupra planșeului este mai mică decât înălțimea culoarului specificată la punctul 7.7.5.1 din prezenta anexă (mânerele nu se iau în considerare în acest caz).

7.2.2.2.4.

Suprafața din fața unui plan vertical transversal care trece prin centrul suprafeței de ședere a scaunului conducătorului auto (în poziția cea mai retrasă a acestuia).

7.2.2.2.5.

Suprafața care corespunde spațiului de 300 mm din fața tuturor scaunelor, cu excepția scaunelor orientate lateral, caz în care dimensiunea respectivă poate fi redusă la 225 mm. În cazul unei capacități variabile de locuri pe scaune, a oricărui scaun considerat ca fiind în uz, a se vedea punctul 7.2.2.4 de mai sus.

7.2.2.2.6.

Orice suprafață care nu este exclusă conform dispozițiilor de la punctele 7.2.2.2.1-7.2.2.2.5 de mai sus, **peste care nu se poate suprapune un dreptunghi cu lungimea de 400 mm și lățimea de 300 mm.**

7.2.2.2.7.

În cazul vehiculelor din clasa II, suprafața în care este interzis să se stea în picioare.

7.2.2.2.8.

În cazul vehiculelor etajate, orice suprafață a platformei superioare.

7.2.2.2.9.

Suprafața spațiului sau a spațiilor pentru fotoliile rulante, atunci când sunt considerate ocupate de unul sau mai mulți utilizatori de fotoliu rulant, a se vedea punctul 7.2.2.4 de mai sus.

7.2.2.2.10.

Suprafața spațiului sau a spațiilor rezervate exclusiv utilizatorului (utilizatorilor) de fotoliu rulant”.

Din analiza prevederilor Regulamentului CEE-ONU nr. 107 anterior reproduse (prevederi obligatorii în cadrul prezentei proceduri de atribuire

conform specificațiilor tehnice din caietul de sarcini), Consiliul reține că determinarea suprafeței disponibilă pentru pasagerii în picioare (notată cu S1 în definițiile anterioare) nu este rezultatul unei simple aprecieri subiective cu privire la locurile în care ar putea să staționeze călătorii, astfel cum răzbate din susținerile contestatorului că ar trebui procedat ci este un proces laborios, efectuat pe parcursul procesului de omologare, prin care sunt determinate, pe rând, de către organismul abilitat în vederea omologării, suprafețe cu anumite destinații clar stabilite (cum ar fi spațiul destinat șoferului, spațiu rezervat exclusiv pentru transportul mărfurilor sau al bagajelor și la care pasagerii nu au acces, suprafața planșeului ocupată de scări, semi-scări, scări de comunicare interioară și suprafața oricărei trepte, suprafața tuturor părților planșeului în care panta depășește valorile maxime admise etc.), din a căror diferență rezultă, pe rând, aria planșeului, aria suprafeței totale S0 disponibilă pentru pasageri și aria suprafeței S1 disponibilă pentru pasagerii în picioare.

Consiliul reține că, pe parcursul evaluării ofertelor depuse în cadrul prezentei proceduri de atribuire, ulterior luării la cunoștință a dispozitivului Hotărârii nr. 457/24.02.2022, pronunțată de Curtea de Apel în dosarul nr. 8323/2/2021, în cadrul unei alte proceduri de atribuire similară cu cea care face obiectul prezentei, autoritatea contractantă, a solicitat SC SA clarificări, prin adresa nr. 590/02.03.2022 (pag. 110-111, vol. 4 al dosarului cauzei), privind „modul de conformare a autobuzului de capacitate medie ofertat cu cerințele caietului de sarcini menționate, referitoare la tipul podelei și prezența/lipsa treptelor pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, precum și modul de îndeplinire a condițiilor prevăzute în Regulamentul CEE-ONU 107 în ceea ce privește podeaua/planșeul autobuzului de capacitate medie ofertat”.

La această solicitare de clarificări, SC SA a răspuns prin adresa nr. 87/07.03.2022, menționând, în esență, faptul că podeaua autobuzului cu capacitate medie din oferta sa nu are trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, aspect pe care îl demonstrează prin indicarea schiței aflată la pag. 486 din propunerea sa tehnică (pe care o atașează răspunsului la solicitarea de clarificare atât în limba română cât și în limba engleză), despre care precizează că este extrasă din documentația de omologare.

Ulterior luării la cunoștință a răspunsului SC SA, autoritatea contractantă a încheiat procesul verbal privind evaluarea conformității propunerilor tehnice cu prevederile caietului de sarcini și cu factorii de evaluare nr. 1344/20.04.2022 (vol. 5 al dosarului cauzei) în cuprinsul căruia a consemnat, la pag. 168, că „(...) autobuzul de capacitate medie ofertat îndeplinește cerințele caietului de sarcini referitoare la tipul

podelei și lipsa treptelor pe suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (...)"

Verificând, la rândul său, propunerea tehnică și răspunsul la solicitarea de clarificări transmis de SC SA autorității contractante, Consiliul reține că la pag. 141 din propunerea tehnică a acestuia (vol. 9 al dosarului cauzei) se regăsește fotografia interiorului unui autobuz în care se disting o treaptă și o pantă aflate în partea din spate a autobuzului.

Totodată, se reține că, în anexa răspunsului nr. 87/07.03.2022 la solicitarea de clarificări, SC SA a transmis autorității contractante 2 schițe (una în limba engleză, pe care se distinge numărul documentației de omologare aflată în propunerea tehnică și una în traducere în limba română) conținând organizarea habitaculului autobuzului de capacitate medie oferit de intervenient, pe care este hașurată suprafața pentru călătorii în picioare.

Consiliul apreciază drept deosebit de relevant faptul că suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare hașurată pe cele 2 schițe menționate anterior este formată din 11 arii/suprafețe unitare, determinate conform prevederilor Regulamentului CEE-ONU nr. 107, în cadrul cărora nu sunt incluse treapta din zona posterioară a autobuzului și panta oblică din proximitatea acesteia.

Astfel, reține că suprafețele S9 și S10 din schița în limba engleză aflată la pag. 51 în vol. 4 al dosarului cauzei delimitează treapta vizibilă în fotografia aflată pag. 141 din propunerea tehnică a intervenientului, fără a se suprapune peste aceasta, aspect din care rezultă că suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare nu conține această treaptă, contrar susținerilor contestatorului.

Totodată, Consiliul reține că în dreptul pantei oblice din fotografia aflată la pag. 141 în propunerea tehnică a intervenientului, suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare este diminuată față de restul culoarului dintre scaune (suprafața S7 din dreptul pantei are lățime mai mică decât suprafața S5 aflată în continuarea sa), aspect care rezultă că panta vizibilă la pag. 141 din propunerea tehnică a intervenientului și în fotografiile prezentate de către contestator nu este parte a suprafeței disponibilă călătorilor în picioare.

Consiliul reține că suprafețele unitare hașurate pe cele 2 schițe din anexa răspunsului la solicitarea de clarificări se află unele în continuarea celorlalte, aspect din care rezultă că este îndeplinită condiția din caietul de sarcini potrivit căreia *„Nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare”*, nefiind evidențiată nicio treaptă pe toată suprafața disponibilă călătorilor în picioare, de la intrarea pe ușa din spate până la oricare din celelalte 2 ieșiri.

În mod evident, situația ar fi fost cu totul alta dacă suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare ar fi fost întreruptă în anumite porțiuni de existența unor trepte necesare amplasării unor elemente constructive/mecanice, cum ar fi puntea motoare sau puntea directoare, însă prin caietul de sarcini autoritatea contractantă a precizat clar că nu sunt admise astfel de soluții constructive iar oferta depusă de SC SA respectă cerința cu privire la continuitatea suprafeței disponibilă călătorilor în picioare și cu privire la lipsa treptelor pe aceasta.

În speță, prevederile art. 134 alin. (1) din HG nr. 395/2016 au fost aplicabile, autoritatea contractantă având neclarități cu privire la îndeplinirea cerințelor cu privire la podeaua autobuzelor de capacitate medie ofertate de către SC SA (neclaritate generată, în mod evident de soluția pronunțată de Curtea de Apel cu privire la același aspect într-o altă procedură de atribuire similară), iar prin răspunsul transmis acest ofertant a prezentat argumente pertinente cu privire la omologarea îndeplinirea cerinței în cauză, prezentând documente tehnice din cadrul procesului de omologare a autobuzului ofertat.

Câtă vreme autoritatea contractantă nu a definit în mod explicit sintagma „*podea complet coborâtă*” și nu a interzis în mod explicit existența treptelor în interiorul acestora, este lipsit de relevanță faptul că accesul la baterii și la ultimul rând de scaune se face prin intermediul unei trepte, motivat de faptul că această treaptă nu este situată în interiorul spațiului disponibil pasagerilor în picioare și nici nu întrerupe continuitatea acestuia.

Cerința autorității contractante nu a fost ca podeaua autobuzului să fie plană fără nicio treaptă de acces la scaune, ci a fost menționat explicit că nu se admit trepte pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare, fără a interzice prezența treptelor pe conturul/marginea sau la capetele suprafeței disponibilă pentru pasagerii în picioare.

În soluționarea contestației, Consiliul reține și faptul că cerințele din documentația de atribuire, așa cum acestea au fost întocmite de autoritatea contractantă, sunt obligatorii atât pentru operatorii economici participanți la procedură care au obligația de a își elabora ofertele în conformitate cu prevederile respectivei documentații cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind ținută ca, în desfășurarea procedurii de achiziție publică să respecte atât dispozițiile legale aplicabile în acest domeniu, cât și prevederile propriei documentații de atribuire care stabilește regulile ce trebuie respectate de ambele părți în derularea procesului competitiv; orice altă interpretare excedează propriilor reguli stabilite de autoritatea contractantă și încalcă principiile transparenței și tratamentului egal statuate de art. 2 alin. (2) lit. d) și b) din Legea nr. 98/2016.

Având în vedere acest aspect, Consiliul reține că autoritatea contractantă, în evaluarea cerinței cu privire la podeaua autobuzului de capacitate medie din oferta tehnică depusă de SC SA, și-a respectat propriile cerințe și reguli din cadrul documentației de atribuire.

La punctul 39 din Hotărârea pronunțată în cauza C-27/15, CJUE a reținut că „*Astfel, conform unei jurisprudențe constante a Curții, în temeiul articolului 2 din Directiva 2004/18, unei autorități contractante îi*

revine sarcina de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le - a

stabilit (a se vedea în special Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova,

C- 336/12, EU:C:2013:647, punctul 40, și Hotărârea din 6 noiembrie

2014, Cartiera dell'Adda, C- 42/13, EU:C:2014:2345, punctele 42 și 43)"

iar la punctul 42 din aceeași hotărâre a reiterat că „*astfel cum s- a*

amintit la punctul 39 din prezenta hotărâre, autoritatea contractantă are

obligația de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a

stabilit” și a precizat că „această considerație este cu atât mai importantă cu cât miza este excluderea din procedură”.

Potrivit considerentului 36 din Hotărârea CJUE anterior citată, „principiul egalității de tratament impune ca ofertanții să dispună de aceleași șanse în formularea ofertelor lor și implică, așadar, ca aceste oferte să fie supuse acelorași condiții pentru toți ofertanții. Pe de altă parte, obligația de transparență, care constituie corolarul principiului egalității de tratament, are ca scop să garanteze absența riscului de favoritism și de arbitrar din partea autorității contractante. Această obligație implică formularea tuturor condițiilor și modalităților procedurii de atribuire în mod clar, precis și neechivoc în anunțul de participare sau în caietul de sarcini, astfel încât, în primul rând, să permită tuturor ofertanților informați în mod rezonabil și obișnuit de diligenți să le înțeleagă conținutul exact și să le interpreteze în același mod și, în al doilea rând, să permită autorității contractante să verifice efectiv dacă ofertele prezentate de ofertanți corespund criteriilor care guvernează contractul în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 noiembrie

2014, Cartiera dell’Adda, C- 42/13, EU:C:2014:2345, punctul 44 și

jurisprudența citată)”.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să respingă ca nefondate criticile SC SRL privind pretinsa neconformitate a ofertei depusă de SC SA.

Referitor la criticile contestatorului privind consumul de energie al autobuzelor ofertate de SC SA, Consiliul reține că la capitolul C.4.3. Bateriile electrice de tracțiune, din caietul de sarcini, autoritatea contractantă a menționat că „Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie / masă, etc.) ale bateriilor electrice va fi ales de către producătorul autobuzelor electrice, astfel încât să asigure funcționarea sigură a acestora, respectiv o autonomie de transport de minim 200 km în cele mai defavorabile condiții (încărcare maximă, temperatură din intervalul de operare la care consumul de energie electrică necesar pentru încălzire / climatizare este maxim).

Ofertantul va prezenta un buletin de măsurători din care să reiasă consumul specific înregistrat pentru ciclul de deplasare SORT 1

(„Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 1, heavy urban) emis de un laborator acreditat din UE”.

Cerințe similare, cu privire la prezentarea testului SORT 1 se regăsesc și la capitolul „C.4.4. Autonomia autobuzelor electrice” din caietul de sarcini, astfel:

„Este necesar ca autobuzele electrice să ofere o autonomie de transport de minim 200 km între două încărcări succesive, la o viteză medie de deplasare de 30 km/h, în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare (după caz) la capacitatea maximă

de utilizare a instalației de răcire/încălzire și încărcare maximă de pasageri.

(...)

Pentru a demonstra autonomia, ofertantul va prezenta testul standardizat tip SORT 1 din care să reiasă **consumul de energie specific** exprimat în kWh / 100 km".

Față de cele de mai sus, Consiliul reține că prin caietul de sarcini nu s-a impus demonstrarea consumului mediu de energie electrică al autobuzelor, ci prezentarea unui alt parametru intitulat „consum specific”.

Totodată, Consiliul reține că, ținând cont de importanța consumului de energie al autobuzelor în utilizarea autobuzelor pe toată durata de viață a acestora, autoritatea contractantă a ales să puncteze consumul de energie al autobuzelor electrice cu 20% în cadrul factorului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, conform următorului algoritm precizat la secțiunea II.2.5 din caietul de sarcini:

- denumire factor evaluare: „Consumul mediu de energie”;
- algoritm de calcul: „Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai mic consum mediu de energie (kWh/km), se acordă punctajul maxim alocat (20 puncte); b) Pentru celelalte valori ale consumului de energie punctajul se calculează cu relația: $(\text{Consum minim ofertat} / \text{Consum } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$, în care „Consum n” reprezintă consumul mediu de energie (kWh/km) prezentat de ofertantul „n”, conform SORT1. Se va calcula pentru fiecare tip de autobuz ofertat (capacitate mica si capacitate medie). Punctajul final se determina cu relația: $P2 = (P2_{\text{capacitate mica}} * 7 + P2_{\text{capacitate medie}} * 11) / 18$ ”.

Prin urmare, solicitarea „(...) buletinului de măsurători din care să reiasă **consumul specific înregistrat pentru ciclul de deplasare SORT 1** (...)” a avut un dublu scop în cadrul prezentei proceduri de atribuire, respectiv:

- pe de o parte, pentru a demonstra îndeplinirea specificației tehnice din caietul de sarcini cu privire la autonomia de transport de minim 200 km și
- pe de altă parte, pentru a ierarhiza ofertele depuse în ordinea eficienței energetice a autobuzelor oferite prin aplicarea algoritmului prevăzut în anunțul de participare pentru factorul tehnic „Consumul mediu de energie”.

Consiliul reține că, pentru a servi acestor 2 scopuri, buletinele de măsurători prezentate de ofertanți ar fi trebuit să îndeplinească anumite condiții, cum ar fi metoda de încercare/testare/determinare pe „**ciclul de deplasare SORT 1** („Standardised On-Road Test cycles” - ciclul 1,

heavy urban)”, precum și faptul că valoarea consumului rezultat este una medie.

Cu privire la consumul autobuzelor de capacitate mică din oferta SC SA, Consiliul reține că la pag. 399-438 din propunerea tehnică a acestuia, în vol. 9 al dosarului cauzei se regăsește Raportul de testare nr. WOCN21020009-01 Proiect nr. WOCN21020009 emis de IDIADA Automotive Technology CN laborator cu sediul în Sanghai, China, al companiei IDIADA Automotive Technology SA în care se regăsesc la pag. 5 – 7 (pag. 403-406 din ofertă) rezultatele a 6 determinări (câte 3 în

fiecare direcție) conform SORT 1 iar la pag. 4 din același buletin/raport de testare (pag. 402) se regăsește media celor 6 încercări, prin sintagma „Energy consumption (...) cycle SORT 1: 0,674 kWh/km”, aceasta fiind valoarea luată în calcul de către comisia de evaluare, conform mențiunilor de la pag. 4 din procesul verbal nr. 235/26.01.2022 (pag. 128, numerotarea olografă a autorității contractante, vol. 4 al dosarului cauzei), aspect recunoscut de către societatea contestatoare ulterior luării la cunoștință a punctului de vedere al autorității contractante, prin concluziile scrise nr. 123579/05.08.2022, în cuprinsul cărora menționează „în ce privește autobuzul de capacitate mică: testările sunt clare, fiind prezentate rezultatele a 3 teste din ciclul SORT 1, a căror medie este cea ofertată”.

Față de cele de mai sus, Consiliul urmează să respingă ca nefondată critica SC SRL formulată în contestația inițială, potrivit căreia consumul ofertat de SC SA pentru autobuzele de capacitate mică nu ar fi mediu ci minim.

În ceea ce privește autobuzul de capacitate medie ofertat de SC SA, Consiliul reține că potrivit aceluiași proces verbal menționat anterior (pag. 128, numerotarea olografă a autorității contractante, vol. 4 al dosarului cauzei), comisia de evaluare a luat în considerare consumul mediu de 0,682 kWh/km.

Consiliul reține că aceeași valoare este menționată și la punctul 2.1 lit. a) din raportul de încercare nr. 1444/19 emis de Laboratorul Încercări Vehicule și Componente al Registrului Auto Român, fiind determinată ca medie a 5 încercări privind „consum de energie electrică măsurat conform SORT 1” (pag. 449-450 din propunerea tehnică aparținând SC SA, vol. 9 al dosarului cauzei).

Consiliul reține că raportul de încercare nr. 1444/19 conține 3 seturi de câte 5 încercări privind consumul de energie electrică determinate conform SORT 1, după cum urmează:

- la punctul 2.1 lit. a) determinarea s-a făcut cu instalația de încălzire/aer condiționat oprită, valoare medie 68,2 kWh/100 km (prin transformare matematică rezultă valoarea 0,682 kWh/km);
- la punctul 2.1 lit. b) determinarea s-a făcut cu instalația încălzire compartiment pasageri și șofer în funcțiune (temperatura reglată 28°C), valoare medie 76,5 kWh/100 km;
- la punctul 2.1 lit. c) determinarea s-a făcut cu instalația AC compartiment pasageri și șofer în funcțiune (temperatura reglată 18°C), valoare medie 81,8 kWh/100 km.

Prin urmare, se reține că în aplicarea algoritmului aferent factorului de evaluare „Consumul mediu de energie”, autoritatea contractantă a luat în considerare valoarea consumului mediu determinată cu instalația de încălzire/aer condiționat oprită.

Având în vedere prevederile art. 189 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 potrivit căreia „(...) *factorii de evaluare utilizați de autoritatea contractantă trebuie să asigure o concurență reală între operatorii economici (...)*” precum și faptul că în algoritmul din anunțul de participare aferent factorului de atribuire anterior menționat nu s-a stabilit compararea consumului de energie determinat într-o anume situație (respectiv cu sau fără aer condiționat pornit), Consiliul a procedat la analiza comparativă a modalității în care a aplicat autoritatea contractantă acest algoritm, constatând faptul că și în cazul

contestatorului a fost luat în considerare tot valoarea determinată fără aer condiționat pornit.

În acest sens, se reține că în rapoartele de testare aflate la pag. 72-151 în vol. 8 al dosarului cauzei, depuse de contestator în cadrul propunerii sale tehnice, este menționată existența și greutatea compresorului de aer condiționat însă nu și faptul că acesta ar fi fost în funcțiune la momentul testării.

Totodată, se reține că la pag. 153 din vol. 8 al dosarului cauzei se regăsește declarația producătorului Karsan potrivit căreia „(...) în situația utilizării instalației de aer condiționat (...) consumul de energie poate crește cu aproximativ 25% față de cel măsurat în cadrul testului SORT”, aspect de natură să confirme că valoarea din rapoartele de testare (utilizată în aplicarea criteriului de atribuire) a fost determinată și în cazul contestatorului tot fără utilizarea aerului condiționat.

Față de cele de mai sus, Consiliul reține că prin utilizarea valorilor consumului mediu de energie determinate în aceleași condiții (fără aer condiționat), autoritatea contractantă a respectat atât principiul tratamentului egal cât și prevederile art. 189 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 anterior citate.

Mai mult, din analiza extrasului din broșura UITP depusă de intervenient în anexa corespondenței înregistrată la CNSC sub nr. 42449/25.08.2022 se reține că determinarea valorilor prin metoda standardizată SORT se face cu toți consumatorii auxiliari (încălzire, aer condiționat, display-uri, WiFi, sisteme de supraveghere video, aparate de taxare etc.) opriți, aspect de natură să confirme corectitudinea aplicării factorului de evaluare de către autoritatea contractantă.

Consiliul va respinge ca nefondate susținerile contestatorului potrivit cărora autoritatea contractantă ar fi trebuit să calculeze media celor 3 determinări SORT 1 efectuate de RAR din oferta intervenientului deoarece numai primul set de încercări (respectiv prima determinare) se referă la consumul de energie al autobuzului, în celelalte două fiind cuprins atât consumul autobuzului cât și a instalațiilor de încălzire/aer condiționat.

În condițiile în care nu s-a precizat în anunțul de participare care valori medii ale consumului de energie urmează a fi comparate (cu sau fără încălzire/AC), Consiliul apreciază că autoritatea contractantă a procedat corect aplicând algoritmul aferent factorului de atribuire asupra valorilor determinate fără consumatori suplimentari deoarece consumul unor astfel de instalații auxiliare depinde în mod evident atât de temperatura exterioară cât și de cea setată în habitacul.

În aceste condiții, relevantă pentru alegerea produsului cel mai performant este comparația dintre eficiența energetică a autobuzelor determinată în condiții similare.

Ori, întrucât singurele valori determinate în condiții similare din ofertele celor 2 operatori economici sunt cele fără instalația de aer condiționat (metodă standardizată conform broșurii anterior menționată), Consiliul reține că nu au fost identificate abateri de la prevederile documentației de atribuire în ceea ce privește aplicarea factorului „*Consumul mediu de energie*”.

Faptul că buletinul de măsură eliberat de RAR conține și valori determinate cu încălzirea sau aerul condiționat pornit nu poate fi imputat respectivului ofertant câtă vreme autoritatea contractantă a solicitat

informații de această natură în vederea determinării conformității cu alte cerințe, cum ar fi autonomia autobuzelor.

În acest sens se reține că eventuala comparație dintre consumul autobuzului oferit de contestator (determinat fără aer condiționat pornit) și media consumurilor fără AC, cu AC și cu încălzire din oferta intervenientului (astfel cum solicită a contestatorul prin concluziile scrise a fi obligată autoritatea contractantă) ar conduce la distorsionarea rezultatului aplicării criteriului de atribuire.

În cauza C-131/16, CJUE s-a pronunțat astfel:

„25 În această privință, trebuie amintit, mai întâi, că obligația autorității contractante de respectare a principiului egalității de tratament al ofertanților, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective între întreprinderile participante la o procedură de achiziții publice (a se vedea printre altele Hotărârea din 29

aprilie 2004, Comisia/CAS Succhi di Frutta, C- 496/99 P,

EU:C:2004:236, punctul 110, și Hotărârea din 12 martie 2015, eVigilo,

C- 538/13, EU:C:2015:166, punctul 33) și care reprezintă esența

normelor Uniunii privind procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice (a se vedea printre altele Hotărârea din 22 iunie 1993,

Comisia/Danemarca, C- 243/89, EU:C:1993:257, punctul 33, Hotărârea

din 25 aprilie 1996, Comisia/Belgia, C- 87/94, EU:C:1996:161, punctul

51, și Hotărârea din 18 octombrie 2001, SIAC Construction, C- 19/00,

EU:C:2001:553, punctul 33), presupune în special faptul că **ofertanții trebuie să se afle pe o poziție de egalitate atât în momentul în care își pregătesc ofertele, cât și în momentul în care acestea sunt evaluate de către autoritatea contractantă** menționată (a se

vedea Hotărârea din 16 decembrie 2008, Michaniki, C- 213/07, EU:C:2008:731, punctul 45, precum și Hotărârea din 24 mai 2016, MT Højgaard și Züblin, C- 396/14, EU:C:2016:347, punctul 37).

26 Principiul amintit impune în special ca **toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în formularea termenilor ofertelor** lor și implică, așadar, ca **acestea să fie supuse acelorași condiții pentru toți concurenții** (Hotărârea din 25 aprilie 1996, Comisia/Belgia,

C- 87/94, EU:C:1996:161, punctul 54, Hotărârea din 12 decembrie

2002, Universale-Bau și alții, C- 470/99, EU:C:2002:746, punctul 93,

precum și Hotărârea din 12 martie 2015, eVigilo, C- 538/13,

EU:C:2015:166, punctul 33)”.
Consiliul va respinge ca nefondate și susținerile contestatorului

privind modalitatea de elaborare a raportului de testare emis de RAR deoarece în cuprinsul acestuia se menționează că încercările au fost determinate cu respectarea normativului UITP, sunt încercări standardizate SORT, rezultatele au fost completate pe formularele standard iar modul de efectuare al încercărilor a fost pe 2 direcții (dus-întors): Scopul încercării: „Determinarea consumului de energie electrică conform ciclurilor standardizate de încercare pe cale SORT” (pag. 440);

- Documente normative: „UITP Proiect E-SORT „Cicluri standardizate de încercări pe cale pentru vehicule electrice” iulie 2017 – Union Internationale de Transports Publics (UITP), rue Sainte-Marie 6 BE-1080 Bruxelles, Belgique” (pag. 441);
- Condiții de încercare (conform Formular 3: pct. A, protocol de încercare, proiect E-SORT) (pag. 448);

- Modul de efectuare al încercărilor: Dus-Întors pe același sector de pistă (pag. 448).

Contrar susținerilor contestatorului, autoritatea contractantă nu a impus un conținut minimal al buletinelor/rapoartelor de testare SORT sau un număr minim de încercări ci a solicitat în vederea aplicării algoritmului factorului de evaluare doar „(...) *consumul mediu de energie (kWh/km)* (...) *conform SORT1*”.

Ori, întrucât această informație se regăsește la punctul 2.1.a) din raportul de testare emis de RAR iar emitentul acestuia precizează în mod

explicit faptul că testul a fost efectuat conform SORT 1 Proiect E-SORT reglementat de UITP, Consiliul urmează să respingă ca nefondate criticile contestatorului privind modalitatea de elaborare a raportului de testare, responsabilitatea pentru realitatea informațiilor din cuprinsul raportului de testare și privind conformarea cu standardele indicate în raport aparținând în mod exclusiv emitentului acestuia.

În ceea ce privește practica CNSC invocată de către contestator, Consiliul subliniază faptul că trimiterile la practica judiciară, respectiv la deciziile CNSC anterior pronunțate, sunt relative la pricinile soluționate anterior, nu constituie izvor de drept și nici nu pot obliga la emiterea unei noi decizii într-un anumit sens, deoarece precedentul judiciar nu constituie izvor de drept în sistemul românesc.

Potrivit Legii nr. 101/2016, în activitatea sa, Consiliul se supune numai legii, deciziile acestuia fiind pronunțate în temeiul legii. În aceeași direcție sunt și normele art. 26 din Regulamentul de organizare și funcționare al Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, care statuează independența completului de soluționare a contestațiilor, deciziile pronunțate fiind bazate pe stricta aplicare și respectare a legii, iar nu pe deciziile pronunțate anterior.

Raționamentul anterior se regăsește și în considerentele Deciziei nr. 2/19.01.2015 pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție - Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept, în care s-a reținut faptul că *„Ab initio, Înalta Curte observă că în sistemul de drept românesc jurisprudența nu constituie izvor de drept, instanțele judecătorești nefiind ținute de soluțiile pronunțate anterior de alte instanțe. Hotărârile judecătorești au aplicabilitate numai la speță, efectele lor neputând fi extinse la cauze similare cu care instanțele au fost investite”*.

Având în vedere toate aspectele de fapt și de drept mai sus evocate, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016 cu modificările și completările ulterioare, Consiliul va respinge ca nefondată contestația formulată de SC SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă iar, pe cale de consecință, va admite cererea de intervenție formulată de SC SA.

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

DECIDE:

Respinge ca nefondată contestația formulată de SC SRL în contradictoriu cu autoritatea contractantă iar, pe cale de consecință admite cererea de intervenție formulată de SC SA.

Obligatorie.

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

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

Consilier de soluționare

.....

PREȘEDINTE

.....

Consilier de soluționare

.....

Redactat practicaua deciziei

.....

Redactată în 5 (cinci) exemplare originale, conține 37 (treizecișisapte) pagini