

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr. ...

Data: ...

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent și nedată, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 197/03.01.2024, formulată de către ..., cu sediul în ..., înregistrată în Registrul Național al Comerțului sub nr. ..., reprezentată convențional prin dl. ..., cu adresa pentru comunicarea actelor de procedură în ..., împotriva documentației de atribuire emisă de către ..., cu sediul în ..., în calitate de autoritate contractantă, în cadrul procedurii de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect *„Achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante (troleibuze) necesare îmbunătățirii transportului public de călători în Municipiul ...(2 loturi) finanțat prin PNRR 2020-2026”*, se solicită:

I. în principal, (i) suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației formulate, pentru ipoteza în care suspendarea nu va fi dispusă de autoritatea contractantă, respectiv (ii) obligarea autorității contractante:

I.1. la remedierea, respectiv eliminarea cerințelor nelegale cuprinse în documentația de atribuire, după cum urmează:

I.1.a. modificarea cerinței regăsite la pct. 3.3.1.23.1 din caietul de sarcini aferent lotului nr. 1 privind puterea nominală minimă a unității electrice de tracțiune pentru troleibuzele în lungime de 12 m, în sensul reducerii cerinței regăsite în documentație de la 240 kW la 160 kW - pag. 37 din caietul de sarcini aferent lotului 1;

I.1.b. înlăturarea cerințelor regăsite la:

- pct. 5 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea depunerii prealabile în cadrul documentației ofertei a certificatului de omologare de tip CE *„emis de autoritățile competente în unul din statele membre UE conform Regulamentului (UE)GSR 2019/2144 privind cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului*

(UE) 2018/858 a Parlamentului European și al Consiliului” - pag. 61, al doilea punct de la primul paragraf al pct. 5 și paragraful 5 de la pct. 5 din ambele caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2;

- pct. 5.2. din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile I și II privind obligativitatea din cadrul documentației de ofertă de a prezenta *„în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 18”*;

- a noua liniuță de la pag. 63 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2;

I.1.c. înlocuirea sintagmei *„în locația service a ofertantului”* regăsită la pct. 3.9.1 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 de la secțiunile *„Activitatea de remediere a defecțiunilor grele (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului) în termen de garanție din vina furnizorului”* și *„Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) ce nu pot fi remediate de utilizator”* cu sintagma *„în autobaza utilizatorului”* - pag. 56 și 57 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2;

1.2. la reluarea procedurii de atribuire în conformitate cu cerințele modificate potrivit solicitărilor cuprinse în prezenta contestație, cu luarea tuturor măsurilor necesare în vederea permiterii operatorilor economici interesați la participarea nerestricționată la procedura de atribuire;

II. în subsidiar, în măsura în care s-ar aprecia că remedierile solicitate ar putea fi considerate modificări substanțiale în accepțiunea prevederilor art. 55 din Normele metodologice coroborat cu art. 212 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 98/2016, anularea procedurii de atribuire.

III. în temeiul prevederilor art. 21 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, permiterea de susținere a concluziilor orale referitoare la temeinicia contestației formulate,

IV. acordarea cheltuielilor de judecată în conformitate cu documentele justificative care vor fi înaintate în acest sens.

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

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

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația de față, prin care ... critică modalitatea de întocmire a documentației de atribuire de către autoritatea contractantă.

I. Preliminarii

În data de 22.12.2023, autoritatea contractantă a demarat prezenta procedură de atribuire, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr.

În calitate sa de operator economic interesat în participarea la această procedură, contestatorul, lecturând cuprinsul documentelor publicate, a constatat existența unor cerințe tehnice și logistice care sunt de natură a afecta principiile care guvernează domeniul achizițiilor publice în general, dar care sunt contrare inclusiv interesului public local.

În prezența unor astfel de cerințe, se apreciază că există dubii serioase asupra legalității însăși a procedurii demarate și care sunt în măsură să restricționeze în mod nelegal și nejustificat accesul real al operatorilor interesați de aceasta.

Printre aceste specificații se numără și unele (cerința unității distincte de service) care *de facto* sunt imposibil de îndeplinit, ceea ce ar avea ca și consecință - nedorită - un impediment absolut pentru participarea oricărui ofertant la procedură.

Cerințele a căror modificare/înlăturare este solicitată creează o puternică aparență de nelegalitate a documentelor de atribuire. Această aparență de nelegalitate, alături de alte argumente, va justifica, inclusiv cererea de suspendare a procedurii de atribuire până la lămurirea chestiunilor supuse discuției.

II. Aspecte procedurale prealabile

II.A. Termenul de formulare a contestației

Un prim aspect de ordin procedural ține de termenul de formulare a prezentei contestații și, în acest sens, sunt incidente prevederile art. 5 și art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016 coroborat cu prevederile art. 7 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 98/2016, citate de contestator.

Din interpretarea coroborată a acestor prevederi, pornind de la valoarea de 108.151.719 RON (fără TVA) a contractului, potrivit informațiilor cuprinse în fișa de date, termenul de contestare este de 10 zile, care curge de la data publicării documentației de atribuire, care este data de 22.12.2023. Pornind de la această dată, termenul s-ar împlini la data de 01.01.2024, dar aceasta, precum și următoarea zi - 02.01.2024 - fiind zile libere legale (nelucrătoare), termenul se prelungește până la prima zi lucrătoare, respectiv 03.01.2024.

În considerarea acestor argumente, prezenta contestație este formulată în termenul legal.

II.B. Calitatea contestatorului. Justificarea interesului

Pentru dovedirea legitimării sale procesuale în acest demers administrativ-jurisdicțional, contestatorul apreciază ca fiind relevante prevederile art. 2 alin. (1) și art. 3 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, citate.

Prin prisma acestor prevederi, contestatorul își justifică pe deplin interesul, având în vedere că are calitatea de operator economic interesat în participarea la procedura publicată de autoritatea

contractantă. Vătămarea pe care o reclamă constă în cerințele nelegale din cuprinsul documentației de atribuire care, dacă ar rămâne neschimbate, l-ar împiedica, în mod nejustificat, să participe la procedura de atribuire.

În considerarea acestor argumente, contestatorul este persoană vătămată în accepțiunea prevederilor legale ante-menționate.

II.C. Obiectul contestației. Cererile formulate

Potrivit celor indicate deja în cuprinsul petitelor prezentei contestații, se solicită:

- în principal, obligarea autorității contractante la adoptarea unui set de măsuri de remediere a unor cerințe nelegale regăsite în cuprinsul documentației, cu consecința reluării procedurii în condițiile specificațiilor tehnice modificate;

- în subsidiar, anularea procedurii, dacă s-ar aprecia că prin modificările solicitate s-ar aduce schimbări substanțiale condițiilor de participare.

Alături de aceste solicitări, pentru evitarea producerii unor pagube iminente, s-a cerut și suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.

În legătură cu modificarea conținutului documentației, solicitările contestatorului se pot împărți în trei categorii mari:

- în prima categorie se regăsește cerința care se impune a fi modificată referitor la puterea nominală minimă a unității electrice de tracțiune în lungime de 12 m, în sensul reducerii cerinței regăsite în documentație de la 240 kW la 160 kW;

- a doua categorie vizează cerințele care trebuie înlăturate cu totul din cuprinsul documentației, fiind vizate cele referitoare la deținerea și depunerea prealabilă a certificatului de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre UE conform Regulamentului (UE)GSR 2019/2144 și la obligativitatea indicării în termen de 60 de zile de la încheierea contractului a unui service autorizat, responsabil cu efectuarea lucrărilor de mentenanță și a reparațiilor;

- a treia categorie de cereri se corelează cu cerințele din a doua categorie, referitoare la indicarea unui service autorizat. Cu alte cuvinte, prin această ultimă categorie de cereri se solicită înlocuirea unor sintagme asociate cerințelor nelegale regăsite în cea de-a doua categorie.

II.D. Depunerea cauțiunii în vederea judecării contestației

... evocă prevederile art. 61¹ din Legea nr. 101/2016 și precizează că respectiva contestație fiind formulată în etapa prevăzută la art. 17 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, respectiv în etapa care precedă data limită de depunere a ofertelor, quantumul cauțiunii este limitat la suma de 220.000 lei și arată că, în acest context, își va îndeplini obligația de a consemna cauțiunea în termenul legal de 5 zile de la

depunerea contestației, urmând să înainteze recipisa de consemnare Consiliului.

III. Temeinicia cererii de suspendare a procedurii de atribuire

III.A. Posibilitatea și necesitatea suspendării procedurii de către autoritatea contractantă

III.B. Suspendarea procedurii de atribuire de către CNSC

Contestatorul evocă prevederile art. 3, art. 9, art. 22 și art. 23 din Legea nr. 101/2016 și solicită dispunerea suspendării procedurii de atribuire până la soluționarea contestației

IV. Temeinicia cererii de adoptare a măsurilor de remediere a cuprinsului documentației de atribuire

IV.A. Caracterul neîntemeiat al cerinței de omologare conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 a vehiculului ofertat

„Secțiunea 5 - Documentații ce trebuie furnizate autorității/entității contractante în legătură cu Produsul”, din cadrul caietelor de sarcini aferente celor două loturi, impune cerința alternativă ca vehiculul ofertat să dețină:

(i) *„certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR”*

sau

(ii) *„certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144” (pag. 61)*

Se apreciază că această cerință [a] pe de o parte, nesocotește cadrul legal relevant în materia procedurilor de achiziții publice, iar [b] pe de altă parte, ignoră imperativul unei utilități economice care să o justifice, din perspectiva autorității contractante.

[a] Cerința criticată nesocotește dezideratul legal al organizării procedurii de achiziție cu respectarea liberei concurențe, respectiv a principiilor tratamentului egal și nediscriminării

Se precedă indicarea argumentelor care susțin critica contestatorului de indicare a prevederilor legale care impun autorității contractante evitarea oricăror practici anticoncurențiale. Se are desigur mai întâi în vedere cadrul comun, oferit de art. 2 alin. (1) din Legea nr. 21/1996 a concurenței, care precizează, cu titlu general, că: *„Dispozițiile prezentei legi se aplică actelor și faptelor care restrâng, împiedică sau denaturează concurența, săvârșite de: (...) b) autoritățile și instituțiile administrației publice centrale sau locale, în măsura în care acestea, prin deciziile emise sau prin reglementările adoptate, intervin în operațiuni de piață, influențând direct sau indirect concurența, cu excepția situațiilor când asemenea măsuri sunt luate în aplicarea altor legi sau pentru apărarea unui interes public major.”*

Actul normativ detaliază la art. 8 alin. (1), în sensul că: *„Sunt interzise orice acțiuni sau inacțiuni ale autorităților și instituțiilor administrației publice centrale ori locale și ale entităților către care*

acestea își deleagă atribuțiile, care restrâng, împiedică sau denaturează concurența, precum: a) limitarea libertății comerțului sau autonomiei întreprinderilor, exercitate cu respectarea reglementărilor legale; b) stabilirea de condiții discriminatorii pentru activitatea întreprinderilor.”

Trebuie totodată subliniat că enumerarea regăsită în textul legal nu are caracter limitativ. Natura pur exemplificativă a enumerării e confirmată de introducerea acesteia prin conjuncția „precum”.

În aceste condiții, este neîndoielnic faptul că interdicțiile impuse de Legea nr. 21/1996 guvernează și activitățile presupuse de organizarea și declanșarea de către autoritatea contractantă a procedurii de achiziții publice.

În continuare, contestatorul evocă prevederile art. 2 alin. (2), art. 49 alin. (1) și art. 50 din Legea nr. 98/2016.

Nu în ultimul rând, Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului, din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, este la rândul său explicită în ce privește obligația unui tratament nediscriminatoriu din partea autorității contractante și se citează art. 18 alin. (1).

Contestatorul apreciază ca evident faptul că cerința inclusă în Secțiunea 5 din cele două caiete de sarcini lipsește de un tratament egal pentru toți operatorii economici potențial interesați în a depune oferte în cadrul procedurii de achiziție publică. Dezideratul asigurării unei concurențe reale este nesocotit dintr-o dublă perspectivă:

Cerința discriminează nepermis între [1] producătorii interni (care au obținut un certificat de omologare națională de tip emis de RAR pentru vehiculele ofertate) și [2] producătorii externi - cum e și cazul contestatorului - care au obținut certificatul de omologare de tip CE într-un stat terț, membru al UE. Discriminarea e dată de faptul că doar în cazul acestei a doua categorii de producători se solicită ca certificatul de omologare al vehiculelor ofertate să fie conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144.

În esență, doar ofertantului care deține o omologare națională de tip emisă de RAR i se conferă posibilitatea de a obține ulterior încheierii contractului o extindere a omologării de tip, în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) GSR 2019/2144.

În ce îi privește pe ofertanții - producători externi, acestora nu li se recunoaște dreptul de a obține extinderea omologării în intervalul cuprins între data contractării și data scadenței obligației de predare a troleibuzelor, deși prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 vor deveni aplicabile abia de la data de 7 iulie 2024 pentru vehiculele deja omologate și care se produc în serie.

În al doilea rând, cerința discriminează între [1] producătorii care ofertează vehicule recent omologate, pentru care prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 au devenit aplicabile din 6 iulie 2022 și [2] producătorii care ofertează vehicule anterior omologate, pentru

care Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 stabilește amânarea propriei aplicabilități până în data de 7 iulie 2024.

Astfel, deși tocmai Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 îi recunoaște producătorului posibilitatea - pentru un troleibuz precum, care a fost omologat în anul 2002 - să obțină o extindere a omologării de tip, în conformitate cu cerințele Regulamentului, până în data de 7 iulie 2024, această posibilitate este implicit negată de autoritatea contractantă prin instituirea cerinței criticate.

Mai exact, chiar dacă termenul de livrare a troleibuzelor este de 14 luni de la ordinul de începere, emis de Municipiul ...ulterior încheierii contractului, li se refuză în mod arbitrar producătorilor - ofertanți posibilitatea de a obține extinderea omologării de tip până la data de 7 iulie 2024, implicit anterior datei de livrare a troleibuzelor.

Concurența este în mod indubitabil denaturată, în condițiile în care sunt astfel *ab initio* descalificați majoritatea potențialilor ofertanți. Explicația: producătorii de autobuze/troleibuze consacrați pe piața europeană dispun de soluții omologate aflate în producție și beneficiază de termenul extins (7 iulie 2024) pentru aplicabilitatea Regulamentului (UE) GSR 2019/2144. Este puțin probabil ca aceștia să fi decis *ad hoc* să grăbească procesul de extindere a omologării de tip, în anticiparea unor excese arbitrare precum cel al Municipiului Timișoara.

[b] Cerința criticată nesocotește dezideratul de derulare a procedurii de achiziții publice în condiții de eficiență economică, ignorând principiul proporționalității

Contestatorul reiterează prevederile art. 2 alin. (1) și (2) și art. 49 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, apreciind că cerința ca producătorii să dețină - deja la data ofertării - un certificat de omologare de tip CE a vehiculului oferat, emis conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144, este disproporționată în raport cu mijloacele firești de care autoritatea contractantă dispune pentru a atinge finalitatea dorită: livrarea unor troleibuze care să îndeplinească cerințele regulamentului (UE) GSR 2019/2144.

Astfel, în condițiile în care [1] furnizorul va fi contractual ținut să livreze troleibuzele care să îndeplinească cerințele regulamentului (UE) GSR 2019/2144, iar [2] contractul stipulează și varii sancțiuni la dispoziția autorității contractante în eventualitatea reperării neconformităților, este cu totul excesivă și lipsită de orice justificare reală lipsirea ofertanților de dreptul - recunoscut de însuși Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 - de a obține extinderea omologării până cel târziu la 7 iulie 2024.

În aceste condiții, se apreciază ca pe deplin întemeiată solicitarea de înlăturare a cerinței ca vehiculele oferate care nu dețin certificat de omologare națională de tip emis de RAR să beneficieze de un certificat anterior de omologare conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144.

IV.B. Caracterul neîntemeiat al cerinței ca troleibuzele de 12 m (lotul 1) să fie echipate cu motoare de 240 kW

Subsecțiunea 3.3.1.23.1 - Motorul/ motoarele electric(e) de tracțiune, din cadrul caietului de sarcini aferente lotului 1 (troleibuze de 12 m) impune următoarea cerință: „*puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: minimum 240 kW*” (pag. 37).

Menținerea acestei cerințe ar elimina toți producătorii care au furnizat troleibuze de 12 m în România în ultimii 20 de ani. Aceasta pentru simplul fapt că, în timp ce 240 kW este puterea uzuală a motoarelor care echipează troleibuze de 18 m, pentru troleibuzele de 12 m se utilizează motoare de 160 kW.

În continuare, contestatorul reiterează prevederile art. 49 alin. (1) și art. 155 din Legea nr. 98/2016 și art. 42 alin. (2) din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului, din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, precum și o decizie recentă, pronunțată în 26.01.2022 de Curtea de Apel Iași, Secția de contencios administrativ și fiscal.

Având în vedere realitatea că, la nivelul Uniunii Europene, majoritatea producătorilor de troleibuze (și/sau de motoare pentru troleibuze) optează pentru echiparea troleibuzelor de 12 m cu motoare de maximum 160 kW (Skoda Electric, ...Bus & Coach, SOR Libchavy, Kiepe Electric GmbH, Traktionssysteme Austria GmbH), menținerea cerinței motorizării de 240 kW riscă să descalifice *ab initio* pe aproape toți potențialii ofertanți.

Contestatorul apreciază că niciuna dintre aceste cerințe nu este întrunită în cazul cerinței referitoare la motorizare, impusă de caietul de sarcini aferent lotului 1. Astfel:

- autoritatea contractantă pretinde o deviere dramatică (nicidecum minimală) de la standardul de facto la nivel național și european: se solicită echiparea troleibuzelor de 12 m cu motoare de 240 kW, în locul celor consacrate, de 160 kW;

- autoritatea contractantă nu oferă nicio justificare de ordin tehnic pentru opțiunea proprie în privința motorizării troleibuzelor de 12 m.

- autoritatea contractantă are o abordare echivocă, în condițiile în care pretinde același tip de motorizare (240 kW) pentru două categorii de troleibuze având mase radical diferite.

- autoritatea contractantă nu a fost în măsură să indice eventuale particularități ale zonei de exploatare a troleibuzelor, care să justifice cerința atipică a motorului de 240 kW (Subsecțiunea 3.3.1.32 Particularități aferente orașului din proiect, alături de Anexa nr. 4 la caietul de sarcini aferent lotului 1).

Nu în ultimul rând, impunerea unor motorizări similare ar anula însăși rațiunea lotizării, anume oferirea în beneficiul celor interesați a posibilității de a oferta executarea și livrarea doar a unei părți din vehiculele care se doresc a fi achiziționate de autoritatea contractantă.

Având în vedere prevederile art. 141 alin. (3) din Legea nr. 98/2016, se confirmă că nici prerogativa de lotizare nu are caracter discreționar. Cu atât mai mult, autorității contractante nu îi este permis să asigure formal demersul de lotizare, pentru a îi anihila mai apoi efectele prin aceea că impune cerința caracterului similar/interschimbabil între componente esențiale (precum unitatea de propulsie) ale vehiculelor aparținând loturilor diferite.

Contestatorul apreciază că toate aceste considerente sunt de natură a justifica solicitarea de modificare a prevederii regăsite la Subsecțiunea 3.3.1.23.1 - Motorul/ motoarele electric(e) de tracțiune, din cadrul caietului de sarcini aferente lotului 1 (troleibuze de 12 m), în sensul înlocuirii cerinței puterii unității electrice de tracțiune de 240 kW cu cea a unei puteri minime de 160 kW.

IV.C. Caracterul neîntemeiat al cerinței ca ofertantul să asigure la dispoziția autorității contractante un service autorizat pentru repararea troleibuzelor

Subsecțiunile *[a] Activitatea de remediere a defecțiunilor grele (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului) în termen de garanție din vina furnizorului, respectiv [b] Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) ce nu pot fi remediate de utilizator* din cadrul Secțiunii 3.9.1 - Menținerea corectivă în perioada de garanție, regăsite în caietele de sarcini aferente loturilor 1 și 2, fac referire la activități de remediere care „se vor desfășura în locația de service a ofertantului”.

În aceeași ordine de idei, Secțiunea 5.2 - *Documentație* din cadrul ambelor caiete de sarcini, cuprinde mențiunea că „Ofertantul va prezenta, în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului, un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor”.

Cu titlu de observație generală, contestatorul remarcă că singurul „criteriu” de determinare a defecțiunilor care ar urma a fi remediate în unitatea de service este acela că „nu se pot efectua în autobazele utilizatorului”. Lipsește însă orice modalitate obiectivă de circumscriere a sferei acestor lucrări, cu nesocotirea prevederilor legale relevante: art. 3 alin. (1) lit. rr) și art. 155 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 și art. 20 alin. (10) din H.G. nr. 395/2016, citate.

Se apreciază că modul de formulare a prevederilor din cele două caiete de sarcini lasă în mod nepermis la libera - și arbitrara - apreciere a autorității contractante determinarea lucrărilor de remediere care ar urma a fi executate în unitatea de service autorizat.

Alături de această primă critică de nelegalitate a prevederilor indicate, se precizează că acestea nesocotesc și cerința ca specificațiile tehnice impuse de autoritatea contractantă să nu fie de natură a afecta în mod substanțial concurența și se citează art. 42 din Directiva

2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului, din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE.

După cum urmează să se argumenteze, impunerea cerinței de a asigura o unitate de service la dispoziția autorității contractante descalifică, *de plano*, orice potențial ofertant - producător de troleibuze. Mai exact, [1] niciun producător european nu dispune de o unitate distinctă de service pentru troleibuze, care să opereze independent de propria unitate de producție. Evident, [2] asimilarea unității de producție unui service ad hoc este exclusă: chiar dacă, ipotetic, ar fi fezabilă din punct de vedere tehnic, e exclusă de costurile exorbitante presupuse de deplasarea troleibuzelor, în condițiile în care nicio unitate de producție nu se află la o distanță rezonabilă față de În fine [3] nu există terțe entități care să se ocupe cu mentenanța troleibuzelor, pentru a fi posibilă subcontractarea lucrărilor de remediere.

Observațiile de mai sus sunt de ordinul evidenței. Aceasta face ca solicitarea de a indica o unitate de service pentru troleibuze să fie cu totul atipică. Contestatorul face precizarea că a livrat până în prezent troleibuze către municipiile Brașov, București, Cluj-Napoca, Galați, Mediaș, Ploiești, Târgu Jiu, Vaslui, în urma derulării unor proceduri de achiziții publice și în toate aceste ipoteze, lucrările de mentenanță, respectiv de reparații ale troleibuzelor, s-au efectuat invariabil în autobazele autorităților contractante, fără a se solicita efectuarea lucrărilor respective într-un service autorizat, care să fie independent de autoritatea contractantă.

În esență, cerința punerii la dispoziția autorității contractante a unei unități de service este nerealizabilă atât din punct de vedere legal, cât și din punct de vedere economic.

Mai întâi, o atare unitate de service ar trebui să dispună de o conexiune la rețeaua catenară a Municipiului Timișoara: pentru a putea realiza toate operațiunile de service/mentenanță este necesară alimentarea electrică a troleibuzelor, ceea ce se poate realiza doar prin intermediul rețelei catenare. Dar, în condițiile art. 23 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local și ale Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, atribuirea către terți a serviciului de transport public (cu includerea activităților de întreținere, remediere, reabilitare) se face printr-un contract de achiziție publică distinct - contract de delegare a gestiunii, care lipsește în speță.

În fine, factorul esențial care face să iasă din discuție înființarea de service-uri specializate în repararea troleibuzelor, e dat de costurile exorbitante pe care le-ar presupune pentru producători. Cu titlu exemplificativ, se amintește că simpla realizare a unei instalații speciale pentru asigurarea tracțiunii electrice a vehiculelor neautonome, ghidate prin intermediul liniei de contact (din cadrul rețelei catenare) implică o sumedenie de instalații fixe, care implică costuri extrem de ridicate și care pot fi amplasate doar în condiții speciale de autorizare. [1] substații

de tracțiune electrică, semnificând instalații fixe pentru racordarea la sistemul electroenergetic de înaltă tensiune și adaptarea parametrilor energiei electrice la necesitățile tracțiunii electrice; [2] fideri de alimentare, reprezentând linii electrice aeriene de lungime redusă, care servesc la alimentarea cu energia electrică a liniei de contact; [3] linie de contact, rețea electrică care asigură transportul energiei electrice în lungul căii de circulație și de la care troleibuzul își culege energia electrică prin intermediul prizei de curent alunecătoare; [4] posturi de secționare și posturi de subsecționare; [5] posturi de legare în paralel și fideri de întoarcere.

În aceste condiții, costul de amenajare și menținere a unității de service pe întreaga perioadă contractuală ar implica o onerozitate mult sporită a obligațiilor asumate de producător, cu consecința că prețul contractual indicat pentru fiecare dintre cele două loturi ar deveni insuficient, antrenând lipsa oricăror oferte de furnizare a troleibuzelor care se doresc a fi achiziționate.

Contestatorul apreciază că toate observațiile detaliate se constituie în argumente care susțin justetea solicitării de înlăturare a cerinței ca ofertantul să asigure la dispoziția autorității contractante un service autorizat pentru repararea troleibuzelor.

V. Cererea subsidiară: anularea procedurii de atribuire

Potrivit celor anticipate deja, prezenta cerere are ca premisă ipoteza în care s-ar considera că modificările solicitate, respectiv remedierile cerute a fi efectuate cu privire la documentația de atribuire s-ar încadra în categoria unor modificări substanțiale și care ar afecta ansamblul procedurii demarate în condițiile date.

Contestatorul citează prevederile art. 212 din Legea nr. 98/2016 (1) și art. 55 alin. (2) lit. a) și b) din Normele metodologice și precizează că, în măsura în care Consiliul ar aprecia că prin modificările solicitate ar fi incident un caz de modificare substanțială în înțelesul prevederilor art. 21 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 98/2016 coroborat cu prevederile art. 55 alin. (2) din Normele metodologice, solicită anularea procedurii de atribuire în condițiile art. 26 alin. (2) lit. c) și art. 26 alin. (3) din Legea nr. 101/2016.

VI. Probațiune

În probațiune, contestatorul solicită:

- în temeiul prevederilor art. 19 alin. (1) și (2) din Legea nr. 101/2016, acordarea accesului la toate documentele procedurii în vederea respectării dreptului la apărare. Având în vedere că în urma permiterii accesului la toate documentele achiziției ar putea să se ivească aspecte de nelegalitate suplimentare de care ar putea depinde modul de soluționare a contestației, se rezervă dreptul de a le aduce la cunoștința Consiliului în termenele legale;

- încuviințarea probei cu înscrisurile anexate contestației.

Prin adresa nr. 259/08.01.2024, înregistrată la CNSC cu nr. 1161/09.01.2024, ... transmite punctul său de vedere cu privire la contestația formulată de către ..., precizând următoarele:

1. Referitor la solicitarea de suspendare a procedurii, autoritatea contractantă consideră cerința nejustificată, întrucât contestatorul nu a dat posibilitatea autorității contractante de a analiza toate solicitările de clarificări pentru a putea formula și posta în SEAP un răspuns clar și complet pentru toți potențialii ofertanți, riscând astfel fără temei prelungirea derulării procedurii în mod inutil și neconstructiv și implicit a termenelor de implementare a proiectului finanțat prin PNRR.

2. Referitor la celălalt capăt de cerere, prin care se solicită Consiliului remediarea/înlăturarea/înlocuirea unor cerințe din caietul de sarcini:

2.A) Autoritatea contractantă, în temeiul art. 9 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, adoptă următoarele măsuri de remediere:

I.1.a. *„Modificarea cerinței regăsite la pct. 3.3.1.23.1 din caietul de sarcini aferent lotului nr. 1, privind puterea nominală minimă a unității electrice de tracțiune pentru troleibuzele în lungime de 12 m, în sensul reducerii cerinței regăsite în documentație de la 240 kW la 160 kW - pag. 37 din caietul de sarcini aferent lotului 1”*

Se modifică cerințele regăsite la pag. 37 pct. 3.3.1.23.1 Motorul/motoarele electric(e) de tracțiune din caietul de sarcini aferent lotului nr. 1 privind puterea nominală minimă a unității electrice de tracțiune pentru troleibuzele în lungime de 12 m astfel: *„Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune: minim 160 kW”.*

I.1.b. *„pct. 5 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea depunerii prealabile în cadrul documentației ofertei a certificatului de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre UE conform Regulamentului (UR) GSR 2019/2144 privind cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 a Parlamentului European și al Consiliului, pag. 61, al doilea punct de la primul paragraf al pct. 5 și paragraful 5 de la pct. 5 din ambele caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2”*

În ceea ce privește solicitarea de înlăturare a cerințelor cu privire la omologarea vehiculelor conform UE conform Regulamentului (UR) GSR 2019/2144, autoritatea contractantă face cunoscut faptul că această condiție este prevăzută în Ghidul specific din 10 mai 2022 privind Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local, aprobat prin Ordinul nr. 999 din 10 mai

2022, fapt care duce la remedierea parțială a cerinței în conformitate cu Ghidul de finanțare.

Pentru realizarea celor doua investiții au fost accesate fondurile europene nerambursabile disponibile în cadrul apelului de proiecte aferent Componentei 10 - Fondul Local - Planul Național Redresare și Reziliență (PNRR 2020-2026).

Conform Ghidului de finanțare, Capitolul II, punctul B. Condiții ce trebuie îndeplinite pentru omologare sunt următoarele: *„Mijloacele de transport achiziționate trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Autobuzele, troleibuzele, microbuzele și navele asimilate autobuzelor pentru transportul public pe apă trebuie să fie omologate la momentul efectuării recepției. Tramvaiele pot fi omologate ulterior recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.”*

Se modifică conținutul Capitolul 5 Documentații ce trebuie furnizate autorității/entității contractante în legătură cu produsul, pag. 61 din caietele de sarcini aferente lotului 1 și lotului 2, astfel:

„Oferta va conține copiile cu semnătură electronică extinsă ale documentației de omologare a troleibuzelor, din care să rezulte că:

Vehiculul ofertat deține certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR;

sau

Vehiculul ofertat deține certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului.

Dacă troleibuzele sunt omologate de autoritățile competente din UE, înregistrarea națională de tip la Registrul Auto Român (RAR) se va efectua de către ofertantul declarat câștigător, în termen de maxim 60 de zile de la data semnării contractului, pe răspunderea sa. Aceasta reprezintă o condiție obligatorie pentru intrarea în vigoare a contractului. În cazul depășirii termenului anterior menționat, beneficiarul va percepe penalități conform clauzelor contractuale. Toate costurile asociate înregistrării troleibuzelor vor fi incluse în propunerea financiară.

Dacă varianta sau versiunea de vehicul ce se suprapune exact cu caracteristicile cerute prin prezentul Caiet de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare de tip la ofertare, ofertantul va depune la

ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă ca până la efectuarea recepției să prezinte o extindere a omologării de tip și cel târziu la data recepției primului troleibuz să prezinte cartea de identitate a vehiculului solicitat prin Caietul de sarcini.

În acest sens, va depune la ofertare copia cu semnătură electronică extinsă a certificatului de omologare de tip CE pentru tipul de vehicul ofertat și pentru care se angajează să obțină până la efectuarea recepției o extindere a omologării de tip ce va cuprinde și varianta și versiunea conformă cu cerințele prezentului Caiet de sarcini.

Aceasta reprezintă condiție obligatorie pentru intrarea în vigoare a contractului. În cazul depășirii termenului anterior menționat, beneficiarul va percepe penalități conform clauzelor contractuale. Obținerea înregistrării naționale de tip nu este condiționată de existența VIN-urilor și CoC-urilor vehiculelor, ci numai de existența certificatului european de omologare de tip pentru TVV-ul ce se dorește a fi comercializat”.

I.1.b. - a noua liniuță de la pag. 63 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2;

Se modifică conținutul pct. 5.2., liniuța 9, din cuprinsul caietelor de sarcini vizând loturile 1 și 2, astfel:

„Declarație-angajament prin care se obligă ca până la data recepției să prezinte o extindere a omologării (sau omologarea propriu-zisă) de tip și să prezinte cartea de identitate a vehiculului solicitat prin Caietul de sarcini, dacă varianta sau versiunea de vehicul ce se suprapune exact cu caracteristicile cerute prin prezentul Caiet de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare de tip prezentat la ofertare.”

2.B) Autoritatea contractantă, în temeiul art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, solicită respingerea contestației ca fiind nefondată, pentru următoarele cerințe din aceasta:

I.1.b. - din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea din cadrul documentației de ofertă de a prezenta „în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 18”

Autoritatea contractantă respinge această cerere pe considerentul că este imposibil să se efectueze activitatea de remediere a defecțiunilor grele în autobaza utilizatorului, având în vedere faptul că utilizatorul nu dispune de dotările necesare pentru efectuarea acestei activități, furnizorul este obligat să dețină un service sau să aibă un contract cu un terț pentru a asigura funcționalitatea flotei la condițiile solicitate.

Totodată, se va îndrepta eroarea materială prin înlocuirea numărului Capitolului 18 cu 3.10, sintagma având următorul conținut: „În termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat,

responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 3.10”.

I.1.c. - înlocuirea sintagmei *„în locația service a ofertantului”* regăsită la pct. 3.9.1 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 de la secțiunile *„Activitatea de remediere a defecțiunilor grele (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului) în termen de garanție din vina furnizorului”* și *„Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) ce nu pot fi remediate de utilizator”* cu sintagma *„În autobaza utilizatorului”*- pag. 56 și 57 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2.

Autoritatea contractantă respinge această cerere, din următoarele considerente:

- este imposibilă activitatea de remediere a defecțiunilor „grole” în autobaza utilizatorului, având în vedere faptul că utilizatorul nu dispune de dotările necesare pentru efectuarea acestei activități;

- ... se află într-o eroare afirmând că determinarea lucrărilor de remediere este lăsată la libera și arbitrara apreciere a autorității contractante. Lucrările care urmează a fi efectuate în locația de service a ofertantului reprezintă totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea troleibuzelor la parametrii normali de funcționare și care nu pot fi remediate în autobaza utilizatorului cu dotările și echipamentele existente, conform caietului de sarcini, pag. 56-57, aferent ambelor loturi;

- de asemenea, contestatorul interpretează în mod eronat cerința de a asigura o unitate de service folosind sintagma *„unitate distinctă de service pentru troleibuze”*, cerință ce nu este prevăzută în caietul de sarcini.

Autoritatea contractantă arată că a transmis punctul de vedere contestatorului, în conformitate cu prevederile art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, respectiv va adopta/transmite/posta în SEAP măsurile de remediere, în temeiul art. 9 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Prin adresa nr. 04/15.01.2024, înregistrată la Consiliu cu nr. 2230/15.01.2024, ... transmite Răspuns,

(1) Având în vedere măsurile de remediere a caietului de sarcini, adoptate de autoritatea contractantă, apreciind că următoarele solicitări regăsite în contestația sa au rămas fără obiect, ne mai justificându-se menținerea lor:

I.1.a. modificarea cerinței regăsite la pct. 3.3.1.23.1 din caietul de sarcini aferent lotului nr. 1 privind puterea nominală minimă a unității electrice de tracțiune pentru troleibuzele în lungime de 12 m, în sensul reducerii cerinței regăsite în documentație de la 240 kW la 160 kW - pag. 37 din caietul de sarcini aferent lotului 1;

I.1.b. înlăturarea cerințelor regăsite la:

- pct. 5 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea depunerii prealabile în cadrul documentației ofertei a certificatului de omologare de tip CE „emis de autoritățile competente în unul din statele membre UE conform Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 a Parlamentului European și al Consiliului” - pag. 61, al doilea punct de la primul paragraf al pct. 5 și paragraful 5 de la pct. 5 din ambele caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2;

- pct. 5.2. din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea din cadrul documentației de ofertă de a prezenta „în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 18” - a noua liniuță de la pag. 63 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2.

(2) Pe de altă parte, înțelege să mențină solicitarea identificată prin I.1.c, referitoare la înlocuirea sintagmei „În locația service a ofertantului” regăsită la pct. 3.9.1 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 de la secțiunile „Activitatea de remediere a defecțiunilor grele (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului) în termen de garanție din vina furnizorului” și „Activitatea de remediere a defecțiunilor care nu sunt imputabile furnizorului (tamponări sau comenzi de lucru ordonate de utilizator) ce nu pot fi remediate de utilizator” cu sintagma „în autobaza utilizatorului” - pag. 56 și pag. 57 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2.

Aceasta, în condițiile în care autoritatea contractantă nu a avut disponibilitatea de a propune măsuri de remediere care să vină în întâmpinarea problemelor sesizate în legătură cu acest aspect prin contestația înaintată.

Alături de argumentele deja formulate, se reiterează faptul că lipsește din caietul de sarcini orice circumscriere obiectivă a ziselor defecțiuni grele. Se apreciază în continuare că simpla utilizare a acestei sintagme, însoțită de mențiunea că nu se pot efectua în autobazele utilizatorului, afectează predictibilitatea firească în ceea ce privește executarea contractului și e de natură a genera un dezechilibru contractual nepermis, prin aceea că lasă la latitudinea utilizatorului aprecierea de la caz la caz a aptitudinii proprii de a remedia eventualele defecțiuni.

Se consideră că explicitarea sferei defecțiunilor grele ar fi implicat identificarea factorilor obiectivi care ar împiedica remedierea lor în autobazele utilizatorului:

[a] lipsa personalului propriu calificat pentru anumite intervenții de remediere;

[b] lipsa utilajelor necesare pentru efectuarea anumitor remedieri (în cazul loviturilor cauzate de accidente care au afectat major structura de rezistență a troleibuzului; reparații, înlocuiri sau calibrări ale elementelor de tracțiune care nu pot fi efectuate cu echipamentele din autobazele utilizatorului).

Dacă este vorba despre defecțiuni care se încadrează în prima categorie, contestatorul apreciază că imperativul unei utilități economice, din perspectiva autorității contractante, ar impune permisiunea ca reparațiile să fie prioritar efectuate de către personalul calificat al furnizorului, în cadrul autobazelor utilizatorului. În mod evident, deplasarea troleibuzului într-o unitate service distinctă ar implica o durată de timp mai mare și costuri suplimentare.

În ce privește defecțiunile din a doua categorie, se apreciază, de asemenea, ca lipsită de utilitate economică solicitarea ca, invariabil, furnizorul să fie obligat la deplasarea într-o unitate service distinctă a troleibuzului în ansamblul său. Experiența contestatorului în colaborarea cu alte municipalități, a confirmat eficiența sporită atunci când furnizorul i se permite să decidă modul concret de remediere, prin (i) demontarea în autobaza utilizatorului a subansamblurilor afectate și (ii) expedierea ulterioară a acestora, în vederea remedierii, către terțe entități (unitatea producătoare a subansamblului respectiv), la aprecierea și pe răspunderea furnizorului, cu informarea prealabilă a utilizatorului.

Impunerea invariabilă a transportării troleibuzului în integralitatea sa către unul și același atelier de service (indicat de ofertant în termenul de 60 de zile de la încheierea contractului) lipsește furnizorul de flexibilitatea necesară pentru a întreprinde operațiunile de remediere a defecțiunilor. Nu doar că acesta ar fi ținut în mod nejustificat să deplaseze întreg troleibuzul, dar ar fi și împiedicat să expedieze (chiar simultan) varii subansambluri către terțe entități distincte, spre a asigura diagnosticarea, repararea, etc., de către personal specializat.

Prin adresa nr. 2656/14/C7/16.01.2024, Consiliul a comunicat contestatorului faptul că dosarul achiziției publice aferent Dosarului CNSC nr. 14 din 2024, poate fi studiat la sediul său la data de 18.01.2024, între orele 10.00-12.00, iar eventualele concluzii scrise pot fi transmise până la data de 19.01.2024, ora 10:00 (cu atașarea dovezii transiterii acestora către autoritatea contractantă).

Prin adresa transmisă prin e-mail la data de 18.01.2024 și înregistrată la Consiliu cu nr. 3501/18.01.2024, contestatorul informează asupra faptului că renunță la studierea dosarului achiziției publice.

Din înscrisurile aflate la dosarul cauzei, Consiliul constată următoarea situație de fapt:

În calitate de autoritate contractantă, ... a inițiat o procedură de licitație deschisă, organizată în vederea atribuirii contractului de achiziție publică, având ca obiect *„Achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante (troleibuze) necesare îmbunătățirii transportului public de călători în Municipiul ...(2 loturi) finanțat prin PNRR 2020-2026”*, cod CPV 34622300-6 Troleibuze (Rev.2), prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. .../22.12.2023.

Conform anunțului de participare și a documentației de atribuire, criteriul de atribuire este „cel mai bun raport calitate-preț”, iar valoarea estimată totală a contractului de furnizare este de 108.151.719,00 lei fără TVA.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că ... a transmis recipisa de consemnare nr. 209841420/1, eliberată de CEC BANK Sucursala ... la data de 08.01.2024, din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de 220.000,00 lei, pe seama și la dispoziția C.N.S.C., corespunzătoare dosarului nr. 14/2024.

Astfel, Consiliul constată că ... a constituit cauțiunea în cuantumul și în termenul prevăzut la art. 61¹ din Legea nr. 101/2016.

Prin Încheierea nr. 60/C7/14/10.01.2024, Consiliul a respins, ca nefondată, cererea ... de suspendare a procedurii de atribuire până la soluționarea contestației.

Procedând la analiza cauzei, raportat la criticile aduse de către ... în contestația formulată, Consiliul constată că acestea vizează modalitatea în care autoritatea contractantă ... a elaborat documentația de atribuire, caietele de sarcini, pentru loturile 1 și 2.

Preliminar, luând act de măsurile de remediere ale caietelor de sarcini, adoptate de autoritatea contractantă și postate în SEAP la data de 11.01.2024 ora 15:32, sub denumirea *„Măsuri de remediere-Caiete de sarcini.pdf.p7s”*, prin care achizitoarea a dispus:

- modificarea cerinței regăsite la pct. 3.3.1.23.1 din caietul de sarcini aferent lotului nr. 1 privind *puterea nominală minimă a unității electrice de tracțiune pentru troleibuzele în lungime de 12 m*, în sensul reducerii cerinței regăsite în documentație de la 240 kW la 160 kW - pag. 37 din caietul de sarcini aferent lotului 1;

- pct. 5 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea depunerii prealabile în cadrul documentației ofertei a certificatului de omologare de tip CE *„emis de autoritățile competente în unul din statele membre UE conform Regulamentului (UE)GSR 2019/2144 privind cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 a Parlamentului European și al Consiliului”* - pag. 61, al doilea punct de la primul paragraf

al pct. 5 și paragraful 5 de la pct. 5 din ambele caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2;

- pct. 5.2. din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 privind obligativitatea din cadrul documentației de ofertă de a prezenta „în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 18” - a noua liniuță de la pag. 63 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2,

Consiliul constată că respectivele critici aduse de către contestator au rămas fără obiect, sens în care și acesta, prin adresa nr. 04/15.01.2024, înregistrată la C.N.S.C. cu nr. 2230/15.01.2024, a achiesat la aceste măsuri de remediere.

În aceste condiții, se constată că a rămas de soluționat o singură critică formulată de către ..., neremediată de achizitoare și menținută ca atare în documentația de atribuire, caietele de sarcini aferente loturilor 1 și 2, critică ce privește obligativitatea ofertanților de a prezenta „în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 18”.

În soluționare, se reține că prin clarificarea denumită „Măsuri de remediere-Caiete de sarcini.pdf.p7s”, postată în SEAP la data de 11.01.2024 ora 15:32, Municipiul ...a îndreptat eroarea materială strecurată în conținutul cerinței redată anterior, în ceea ce privește numărul capitolului din caietul de sarcini la care a făcut referire, în conținutul documentului fiind menționat „se îndreaptă eroarea materială de la cap. 5 pct. 5.2. Documentație, liniuța 5 – pag. 63 din caietele de sarcini, lot 1 și 2, prin înlocuirea referinței la capitolul 18 cu Capitolul 3.10”, restul cerinței rămânând același.

Pe fondul criticii aduse cerinței în discuție, Consiliul are în vedere argumentul decisiv al contestatorului vizavi de obligativitatea ofertanților de a prezenta un document valabil în care va fi specificat *atelierul de service autorizat*, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor, ce constă în *costurile exorbitante* presupuse de deplasarea troleibuzelor, în condițiile în care nicio unitate de producție nu se află la o distanță rezonabilă față de

Pe de altă parte, Consiliul are în vedere și susținerile achizitoarei, exprimate în punctul de vedere nr. 259/08.01.2024, înregistrat la C.N.S.C. cu nr. 1161/09.01.2024, care în esență se referă la o necesitate obiectivă de a impune o astfel de cerință, motivată de *lipsa personalului și a utilajelor/echipamentelor necesare reparațiilor* unor eventuale defecțiuni de complexitate mare ale troleibuzelor, aceasta susținând că „este imposibil să se efectueze activitatea de remediere a defecțiunilor grele în autobaza utilizatorului, având în vedere faptul că utilizatorul nu dispune de dotările necesare pentru efectuarea acestei activități, furnizorul este obligat să

dețină un service sau să aibă un contract cu un terț pentru a asigura funcționalitatea flotei la condițiile solicitate”.

Analizând susținerile părților, prin raportare la documentele aflate la dosarul cauzei și la prevederile legale în vigoare în materia achizițiilor publice, Consiliul constată caracterul neîntemeiat al criticii aduse de către ..., menținând cerința impusă de achizitoare.

În stabilirea acestei finalități, Consiliul are în vedere faptul că, în documentația de atribuire, întocmită și elaborată pentru achiziția de față, ce vizează „Achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante (troleibuze) necesare îmbunătățirii transportului public de călători în Municipiul ...” (2 loturi) finantat prin PNRR 2020-2026”, ... a impus, printre alte cerințe, și pe cea analizată în prezenta, având următorul conținut „în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 3.10”.

De asemenea, prezintă relevanță în cauză a se reda anumite cerințe din documentația de atribuire, caietele de sarcini, loturile 1 și 2, unde achizitoarea a menționat în mod clar, detaliat și fără ambiguități, modalitatea în care se va proceda în perioada de garanție a produselor și a detaliat ce anume se înțelege prin *defecțiuni ușoare* și *defecțiuni grele*, după cum urmează:

„3.9.1 Mentenanța corectivă în perioada de garanție

în propunerea tehnică ofertantul va prezenta modul de consemnare și de rezolvare a defecțiunilor tehnice apărute în perioada de garanție. Furnizorul va prezenta un angajament ferm privind timpul de rezolvare a defectelor reclamate în perioada de garanție.

(...)

*Activitatea de remediere a **defecțiunilor ușoare** (care se pot efectua în autobazele utilizatorului) în termen de garanție din vina furnizorului*

Prin activitate de remediere a defecțiunilor ușoare în termen de garanție din vina furnizorului se înțelege totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea troleibuzelor la parametrii normali de funcționare. Activitatea de remediere a defecțiunilor ușoare în termen de garanție din vina furnizorului se desfășoară în totalitate în autobaza utilizatorului. Lucrările vor fi executate de personalul ofertantului declarat câștigător pe răspunderea acestuia. Toate reperatele și consumabilele necesare activității de remediere a defecțiunilor ușoare în termen de garanție, precum și livrarea acestora sunt în sarcina ofertantului.

(...)

*Activitatea de remediere a **defecțiunilor grele** (care nu se pot efectua în autobazele utilizatorului) în termen de garanție din vina furnizorului.*

Prin activitate de remediere a defecțiunilor grele în termen de garanție din vina furnizorului se înțelege totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea troleibuzelor la parametrii normali de funcționare și care nu pot fi remediate în autobaza utilizatorului cu dotările și echipamentele existente. Activitatea de remediere a defecțiunilor grele în termen de garanție din vina furnizorului se desfășoară în totalitate în locația de service a ofertantului.

Lucrările vor fi executate de personalul ofertantului pe răspunderea acestuia. Toate reperatele și consumabilele necesare activității de remediere a defecțiunilor grele în termenul de garanție sunt în sarcina ofertantului.

Notă: Remedierea defecțiunilor în termenul de garanție, indiferent de felul în care dorește să procedeze ofertantul declarat câștigător pentru remedierea defecțiunilor din vina sa, se va realiza în condițiile și performanțele inițiale declarate în ofertă. În caz contrar, se vor aplica penalizările prevăzute în contract.

Notă: Fiecare troleibuz în parte trebuie să fie disponibil un număr de 347 zile pe an din totalul de 365. Intervențiile efectuate în perioada de garanție nu vor depăși patru zile lucrătoare.

Nu se consideră defecțiuni în termen de garanție, defecțiunile cauzate de accidentele de circulație sau actele de vandalism.

Toate costurile asociate activității de remediere a defecțiunilor grele precum și pentru livrarea consumabilelor asociate acestei activități vor fi incluse în propunerea financiară."

Din cele redate, contrar susținerilor ... cum că „modul de formulare a prevederilor din cele două caiete de sarcini lasă în mod nepermis la libera - și arbitrară - apreciere a autorității contractante determinarea lucrărilor de remediere care ar urma a fi executate în unitatea de service autorizat”, Consiliul remarcă faptul că achizitoarea a menționat, în mod clar, că defecțiunile **grole** sunt acelea care **nu se pot efectua în autobazele utilizatorului**, aspectele acestea urmând a fi constatate punctual de ambele părți la momentul respectivei defecțiuni, fiind specificată în documentația de atribuire maniera în care se procedează, și anume la capitolul „3.10 Suport tehnic” din caietele de sarcini loturile 1 și 2, unde s-a prevăzut „Furnizorul va asigura utilizatorului suportul tehnic necesar pentru remedierea defecțiunilor care pot să apară pe durata contractului, în perioada de garanție.

Furnizorul va asigura un punct de contact dedicat personalului autorizat al utilizatorului unde se poate semnală orice problemă/defecțiune care necesită mentenanță preventivă sau corectivă sau solicită suport tehnic contractantului în gestionarea unui incident, pentru a se asigura că orice situație semnalată este tratată cu promptitudine.

Furnizorul va răspunde în timp util la orice incident semnalat de utilizator, în funcție de nivelul incidentului. Fiecare incident este caracterizat de un nivel de prioritate, care va evidenția impactul acestuia asupra funcționalităților vehiculului.(...)

Nivelele de prioritate sunt:

i. Urgent - incidentul are impact semnificativ asupra funcționării vehiculului. Problema împiedică desfășurarea activității utilizatorului și are un impact.

ii. Major - impact major asupra funcționării vehiculului. Problema împiedică desfășurarea în condiții normale a activității utilizatorului. Nici o soluție alternativă nu este disponibilă, însă activitatea utilizatorului poate totuși continua într-un mod restrictiv.

iii. Mediu - impact mediu asupra desfășurării activității utilizatorului. Problema afectează minor funcționalitățile vehiculului. Impactul reprezintă un inconvenient care necesită soluții alternative pentru refacerea funcționalităților.

iv. Minor - impact minim asupra desfășurării activității utilizatorului. Problema nu afectează funcționalitățile produsului. Rezultatul este o eroare minora care nu împiedică desfășurarea în bune condiții a activității utilizatorului.

Furnizorul trebuie să asigure disponibilitatea serviciilor de suport tehnic. În cazul incidentelor cu prioritate „urgent” intervenția va fi asigurată 24x7, din momentul primirii sesizării și până la remedierea definitivă a problemei și asigurarea funcționalității vehiculului. (...)

Nerespectarea timpilor de mai sus da dreptul Autorității contractante de a solicita penalități/daune interese în conformitate cu clauzele contractuale.

Răspunderea, modalitatea și locul de rezolvare a defecțiunilor sesizate de către utilizator este detaliat în capitolul 3.9 în funcție de tipul defecțiunii”).

Din cele redate anterior, se poate constata că activitatea de remediere a defecțiunilor în perioada de garanție a fost precizată în mod clar, la nivel de detaliu, în cele două caiete de sarcini aferente loturilor 1 și 2, susținerile contestatorului conform cărora „singurul criteriu de determinare a defecțiunilor care ar urma să fie remediate în unitatea de service este acela că „nu se pot efectua în autobazele utilizatorului”. Lipsese însă orice modalitate obiectivă de circumscriere a sferei acestor lucrări și a celor conform cărora „modul de formulare a prevederilor din cele două caiete de sarcini lasă în mod nepermis la liberă - și arbitrara - apreciere a autorității contractante determinarea lucrărilor de remediere care ar urma să fie executate în unitatea de service autorizat”, nefiind întemeiate.

Într-o atare situație, faptul că nu au fost exemplificate defecțiunile grele, prin menționarea aspectelor tehnice, nu reprezintă un argument care să conducă la remedierea cerinței privind asigurarea unui service autorizat, în condițiile în care, astfel cum s-a arătat anterior, constatarea acestor defecțiuni și încadrarea lor într-o anumită categorie nu este supusă arbitrariului, cum eronat susține contestatorul, ci reprezintă un proces la care asistă ambele părți implicate și care presupune **constatarea** faptului că respectivele defecțiuni considerate grele **nu se pot efectua în autobazele utilizatorului**, motivat de lipsa personalului și a utilajelor/echipamentelor necesare reparațiilor unor eventuale defecțiuni de complexitate mare ale troleibuzelor.

Așadar, nu achiziția singură stabilește încadrarea respectivelor defecțiuni în ușoare sau grele, ci ambele părți implicate, iar solicitarea contestatorului de a fi menționate/enumerate defecțiunile grele nu poate fi luată în considerare, în condițiile în care nu pot fi menționate absolut toate defecțiunile care ar putea fi încadrate în această categorie, iar menționarea cu titlu exemplificativ a anumitor defecțiuni grele ar putea crea o mai mare ambiguitate în ceea ce privește înțelesul cerinței.

Astfel, se poate constata că regula operațiunilor de mentenanță în perioada de garanție o constituie desfășurarea acesteia în autobaza

utilizatorului (*în speță, ...*), iar excepția o constituie - în cazul defecțiunilor grele - desfășurarea acesteia la un service autorizat pe care îl deține furnizorul sau cu care are contract cu un terț pentru a asigura funcționalitatea flotei la condițiile solicitate.

Vizavi de această excepție, Consiliul constată că justificarea adusă de autoritatea contractantă, și anume faptul că *„este imposibil să se efectueze activitatea de remediere a defecțiunilor grele în autobaza utilizatorului, având în vedere faptul că utilizatorul nu dispune de dotările necesare pentru efectuarea acestei activități”* este una obiectivă și care corespunde unei situații de fapt în care se află achizițarea de a derula buna funcționare a serviciilor, nefiind de natură a restrânge concurența sau de a obstrucționa participarea la procedură, cum eronat susține contestatorul.

Mai mult, se constată că autoritatea contractantă nu a impus prin cerința *„Ofertantul va prezenta, în termen maxim de 60 de zile de la data semnării contractului un document valabil în care va fi specificat atelierul de service autorizat, responsabil cu efectuarea întreținerii și reparațiilor în termenele prevăzute la Capitolul 3.10”* ca ofertantul să prezinte un document din care să reiasă că producătorul trebuie să dispună de o unitate distinctă de service pentru troleibuze, care să opereze independent de propria unitate de producție, cum eronat susține contestatorul, ci a solicitat să se probeze faptul că ofertantul asigură efectuarea întreținerii și reparațiilor pentru eventualele defecțiuni grele la *un service autorizat*.

De altfel, în susținerea faptului că respectiva cerință ar fi restrictivă, Consiliul constată că ... nu subliniază decât *„costurile exorbitante”* care ar fi în sarcina furnizorului, fără a detalia acest aspect, iar mențiunile acestuia legate de faptul că *„nicio unitate de producție nu se află la o distanță rezonabilă față de ...”, „nu există terțe entități care să se ocupe cu mentenanța troleibuzelor, pentru a fi posibilă subcontractarea lucrărilor de remediere”* reprezintă simple susțineri, cu atât mai mult cu cât, din conținutul cerinței, se poate constata că nu s-a impus ca service-ul autorizat să fie la o anumită distanță sau ca activitatea prestată de acesta să fie exclusiv mentenanța troleibuzelor.

Or, simpla susținere a contestatorului că a livrat până în prezent troleibuze către municipiile Brașov, București, Cluj-Napoca, Galați, Mediaș, Ploiești, Târgu Jiu, Vaslui, în urma derulării unor proceduri de achiziții publice și în toate aceste ipoteze, lucrările de mentenanță, respectiv de reparații ale troleibuzelor, s-au efectuat invariabil în autobazele autorităților contractante, fără a se solicita efectuarea lucrărilor respective într-un service autorizat, care să fie independent de autoritatea contractantă, cerința din prezenta procedură analizată fiind *„atipică”*, nu poate constitui un argument care să stea la baza eliminării respectivei cerințe, în condițiile în care achizițarea a motivat impunerea acesteia invocând motive *obiective (lipsa personalului și a*

echipamentelor/utilajelor) iar apelarea la mentenanța defecțiunilor grele la un service autorizat reprezintă excepția în ceea ce privește efectuarea activității de remediere în perioada de garanție.

Mai mult, Consiliul reține ca fiind incidente următoarele dispoziții legale din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice:

- Art. 3 alin. (1) lit. rr): „Specificațiile tehnice – cerințe , prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, într-o manieră corespunzătoare îndeplinirii necesității autorității contractante.”

- Art. 50: “(1) Autoritățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi ori al restrângerii artificiale a concurenței.

- (2) În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza ori dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici”;

- Art. 155 alin (6): „Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

- Art. 156 alin (1): „Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități:

- a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribue contractul;

- b) prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent”;

- c) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, potrivit lit. a), și prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) ca modalitate de a prezuma conformitatea cu respectivele cerințe de performanță sau cerințe funcționale;

- d) prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) pentru unele caracteristici și prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale prevăzute la lit. a) pentru alte caracteristici.

- (2) Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la

mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse.”

Raportat la textele legale invocate, Consiliul constată că demersul contestatorului de a solicita modificarea cerinței impuse de achiziitoare prin documentația de atribuire, loturile 1 și 2, după cum acesta dorește, reprezintă o inversare a rolului pe care legislația incidentă în materia achizițiilor publice o stabilește în dreptul unei autorități contractante, de a întocmi și elabora o documentație de atribuire, iar nu a operatorilor economici.

Într-adevăr, nu poate fi contestat dreptul acestora de a critica cerințele minime impuse prin documentația de atribuire, dar acest demers trebuie efectuat cu bună credință iar nu cu scopul de a modifica documentația de atribuire-caietul de sarcini în sensul dorit, fără argumentarea obiectivă, ci doar prin simpla invocare a „costurilor exorbitante”.

Astfel, Consiliul va reține, în soluționare că autoritatea contractantă are dreptul de a stabili specificațiile tehnice cu respectarea dispozițiilor art. 3, alin. (1) lit. rr) din Legea nr. 98/2016 potrivit căroră „*Specificațiile tehnice - cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, într-o manieră corespunzătoare îndeplinirii necesității autorității contractante*”;

- de asemenea vor fi reținute ca relevante în soluționare și prevederile din H.G. nr. 395/2016, respectiv: art. 20 alin. (10): „*Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante*”;

- cenzurarea cerințelor impuse de autoritatea contractantă pot face obiectul contestării de către operatorii economici interesați în situația încălcării de către achizițitor a ipotezei art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016 - *specificațiile tehnice trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici* - și cea a art. 156 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 - *se interzice definirea în caietul de sarcini a unor specificații tehnice care indică un anumit producător, o anumită origine, sau un anumit procedeu care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea a anumitor operatori economici sau produse.*

Din economia textelor legale mai sus invocate se desprind următoarele aspecte: în cadrul caietului de sarcini, autoritatea contractantă trebuie să își materializeze nevoile, raportat la specificul activității sale și la faptul că dorește achiziționarea unor produse cât mai performante pe măsura exigențelor și nevoilor sale.

Cu alte cuvinte, autoritatea contractantă trebuie să identifice în mod obiectiv în ce constă necesitatea sa, vizavi de achiziționarea troleibuzelor și să stabilească în cadrul caietului de sarcini specificațiile tehnice, astfel încât acestea să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

În acest context, Consiliul apreciază că autoritatea contractantă este singura în măsură să cunoască în mod exact necesitățile sale obiective, orice achiziție care nu ar conduce la satisfacerea în mod deplin a acestora reprezentând o folosire inefficientă a fondurilor publice.

În atare condiții, pentru considerentele expuse, Consiliul respinge, ca nefondată, contestația formulată de ..., de înlocuire a sintagmei „*în locația service a ofertantului*”, regăsită la pct. 3.9.1. din cuprinsul ambelor caiete de sarcini vizând loturile 1 și 2 , cu sintagma „*în autobaza utilizatorului*”-paginile 56 și 57 din cuprinsul ambelor caiete de sarcini aferente loturilor I și II.

În ceea ce privește solicitarea ... privind depunerea de concluzii oral, prin raportare la dispozițiile art. 21 din Legea nr. 101/2016, care prevăd că „(1) **Procedura** în fața Consiliului este **scrisă**, iar părțile sunt audiate numai dacă acest lucru este considerat necesar de către completul de soluționare a contestației.

(2) *Părțile pot fi reprezentate de avocați sau de consilieri juridici și pot depune concluzii scrise în cursul procedurii. De asemenea, părțile pot solicita să depună concluzii oral în fața Consiliului, fără ca prin aceasta să fie afectat termenul legal de soluționare a contestației, prevăzut la art. 24*”, Consiliul nu va da curs unei astfel de cereri, în condițiile în care înscrisurile existente la dosar au fost edificatoare și suficiente în soluționarea cauzei.

De asemenea, se respinge ca nefondată și solicitarea de anulare a procedurii de atribuire, loturile 1 și 2, în condițiile în care critica formulată de contestator a fost respinsă, ca neîntemeiată, procedura de atribuire nefiind viciată.

În ceea ce privește solicitarea ... privind plata cheltuielilor de către autoritatea contractantă ..., ocazionate cu soluționarea contestației, Consiliul reține că, pentru justificarea acestora, nu au fost prezentate documente doveditoare, reprezentând contravaloarea acestor servicii.

Pe cale de consecință, Consiliul respinge cererea contestatorului ..., privind obligarea autorității contractante ... la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației, ca nefondată.

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge contestația formulată de către ..., cu sediul în ..., reprezentată convențional prin dl. ..., cu adresa pentru comunicarea actelor de procedură în ..., în contradictoriu cu ..., cu sediul în ..., ca nefondată.

Respinge cererea contestatorului ... privind obligarea autorității contractante ... la plata cheltuielilor efectuate cu soluționarea contestației, ca nefondată.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți.

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

PREȘEDINTE,

...

MEMBRU,

...

MEMBRU,

...

Redactat în 4 (patru) exemplare originale, conține 23 (douăzecișitrei) pagini