



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

DECIZIE

Nr. .././..

Data: ..

Prin contestația fără număr la emitent, înregistrată la CNSC sub nr. 19899/02.04.2024, formulată de SRL, înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr., având cod unic de înregistrare, cu sediul în municipiul, .., județul, reprezentată legal prin – administrator, împotriva rezultatului procedurii de atribuire, emis de autoritatea contractantă ..) cu sediul în, strada, în cadrul procedurii de achiziție prin licitație deschisă, derulată „online”, în vederea atribuirii contractului având ca obiect „Achiziția de microbuze electrice în cadrul proiectului «Verde la educație – microbuze electrice pentru elevi»”, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare .., s-a solicitat:

A. În principal,

1. Admiterea contestației
2. Anularea următoarelor documente:
 - i. Proces-verbal nr. 4 a informațiilor din DUAE și a documentelor care îl însoțesc (nr. 732/12.01.2024);
 - ii. Proces-verbal nr. 7 privind evaluarea conformității tehnice cu prevederile caietului de sarcini și, după caz, cu factorii de evaluare (nr. 3542/23.02.2024);
 - iii. Proces-verbal nr. 13 privind evaluarea propunerilor financiare, inclusiv verificarea conformității acestora cu propunerile tehnice (nr. 5051/14.03.2024);
 - iv. Raportul Procedurii (nr. 5555/21.03.2024) și comunicările de rezultat procedură;
 - v. Proces-verbal nr. 14 privind evaluarea ofertelor (nr. 5384/19.03.2024);

vi. Precum și a oricăror documente necesare în vederea reevaluării ofertei tehnice și financiare a ofertantului SRL și a ofertantului SRL.

3. Obligarea autorității contractante la reevaluarea ofertelor, descalificarea ofertantului SRL și a ofertantului SRL în conformitate cu dispozițiile legale și cu decizia ce urmează a fi pronunțată de Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor în prezenta cauză și declararea ofertantului SRL câștigător al procedurii

B. În subsidiar, să se dispună reevaluarea ofertelor sub aspectul punctajului acordat ofertanților pentru perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător în conformitate cu dispozițiile legale incidente și cu decizia ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză de către Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor.

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

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

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

Prin contestația înregistrată la CNSC sub nr. 19899/02.04.2024, contestatoarea SRL critică primele două oferte clasate înaintea sa, depuse de SRL și SRL, arătând că acestea sunt neconforme, iar punctajul acordat pentru criteriul autonomiei de mers garantate de producător a fost stabilit cu încălcarea documentației de atribuire.

A) Contestatoarea consideră că declararea drept conforme a ofertelor depuse de SRL și SRL a fost făcută cu încălcarea prevederilor art. 137 din HG nr. 395/2016, pentru aprobarea Normelor metodologice ale Legii nr. 98/2016.

Contestatoarea arată că ambele oferte au folosit ca vehicul de bază o autoutilitară de transport marfă, marca, pe care au transformat-o în facilitățile proprii și o comercializează ca microbuz de transport persoane. Acesta este motivul pentru care în documentele prezentate, ambii operatori economici au pus la dispoziția autorității contractante certificate de omologare pentru vehiculul de bază marca, dar din acestea nu rezultă că vreunul dintre cei doi caroseri ar fi obținut dreptul din partea producătorului să facă modificări la grupul motopropulsor (înlocuirea motorului și/sau a acumulatorilor vehiculului de bază cu alte motoare sau baterii). Mai mult, în Acordul de colaborare (pag. 67) dintre SRL și România Services SRL, reprezentant al GMBH, se menționează explicit că orice modificare

neautorizată la vehiculul de bază conduce la pierderea omologării de tip, motiv pentru care ambii ofertanți au propus grupuri motopropulsoare produse de compania

În situația de față, contestatoarea concluzionează că cele două oferte nu respectă prevederile din cadrul cerinței 7.8, referitoare la cuplul motor de minimum 1000 Nm.

Contestatoarea citează din Regulamentul 85 al CEE-ONU, pag. 23, definind, totodată, o serie de termeni, cum ar fi performanța pe roată și performanța vehiculului, subliniind diferențele dintre acestea.

În concluzie, „Cuplul maxim de 1000 Nm solicitat de Autoritatea contractantă” trebuie să fie măsurat cu respectarea regulamentului menționat, adică să fie cuplul net maxim al motorului, și nu măsurarea unui cuplu la roată, iar cei doi ofertanți nu au dovedit îndeplinirea acestui parametru.

În ceea ce privește îndeplinirea acestei cerințe de SRL, contestatoarea arată că aceasta a ofertat modelul M2, cu un motor de 198 kw (pag. 60 și 73 din Propunerea tehnică, pag. 12 din documentația de omologare.

Contestatoarea consideră că autoritatea putea solicita certificatul de omologare conform Regulamentului 85, sau putea analiza broșura tehnică a produsului, ori la pag. 12-15 ale acestei broșuri, rezultă că motorul de 198 kW dezvoltă un cuplu de doar 430 Nm, deci nu îndeplinește specificația respectivă.

În ceea ce privește îndeplinirea acestei cerințe de SRL, contestatoarea arată că aceasta a ofertat un motor electric, codul C2RA, cu un motor de 135 kw (pag. 40 din Propunerea tehnică). De asemenea, ofertantul a declarat la pag. 22 pct. 9, un cuplu motor de 430 Nm, neîndeplinind cerința.

Autoritatea contractantă a solicitat clarificări, iar în răspunsul transmis de ofertantul respectiv, acesta invocă o eroare materială prin precizarea cuplului motor de 430 Nm, „*Precizăm că dintr-o eroare materială, a fost inserat greșit cuplul maxim. Ofertăm un cuplu maxim de 1000 Nm. Referitor la solicitarea dvs., vă precizăm că vehiculul ofertat are cuplul motor de 430 Nm, iar raportul de transmitere al cutiei de viteze este de 9.045 conform documentului anexat (versiunea vehiculului de bază este C2RA. Astfel, cuplul maxim disponibil pe roată este 3890 Nm.*”

Contestatoarea consideră că răspunsul este neconcludent și că această ofertă nu respectă cerința referitoare la cuplul motor.

În ceea ce privește nerespectarea cerinței referitoare la certificatul de conformitate, contestatoarea invocă prevederile pct. 11 pag. 36 din caietul de sarcini: „Microbuzul electric va fi însoțit de următoarea documentație tehnică în limba română: (...) Certificat de conformitate în limba română”.

De asemenea, invocă răspunsul nr. 1 din buletinul consolidat, conform căruia „Autoritatea contractantă solicită prezentarea în propunerea tehnică a unui certificat de conformitate CoC din care să rezulte numărul de omologare european al modelului/variantei /tipului de autovehicul electric

ofertat, astfel va fi luat în considerare certificatul de conformitate CoC al unui vehicul similar”.

Contestatoarea face trimitere la cerința 2.1. pag. 27 din caietul de sarcini, la cerința de la pag. 36 conform căreia microbuzul să facă parte din categoria M2/M3 clasa B, preluând definițiile acestor categorii din Ordinul MTIC nr. 2224/23.12.2020 și în Directiva 2007/46/CE, arătând că în ceea ce privește oferta SRL, acesta a depus CoC pentru categoria M1 SPV, în timp ce autovehiculul de bază este autoutilitară ce se încadrează în categoria N1, autoutilitară, concluzionând că nu este autovehicul similar.

În ceea ce îl privește pe SRL, contestatoarea mai susține că acesta nu respectă cerința numărului minim de locuri, susținând că certificatul de conformitate este pentru un microbuz 13 locuri + șofer, ori în propunerea tehnică, la secțiunea caroserie, punctul 42, numărul de locuri este 16 + șofer.

Mai arată că prin compararea celor două documente, cel original în limba engleză și cel tradus în limba română se poate observa încercarea ofertantului de a induce în eroare autoritatea contractantă, atât în privința numărului de locuri pe scaune, dar și în privința acomodării scaunului cu roțile, care, după cum rezultă din CoC, pag. 74-76 din Propunerea tehnică, nu poate fi montat, astfel că microbuzul ofertat nu respectă cerința referitoare la numărul de locuri.

Mai arată că nu se corelează masa maximă autorizată cu numărul de pasageri declarat pentru microbuz, contestatoarea făcând trimitere la traducerea CoC, aflată la pag. 79 din Propunerea tehnică. De asemenea, arată că din regulamentul UE nr. 1230/2921, reiese că la calculul maselor pentru un pasager se va lua în considerare o medie de 71 kg, iar pentru un pasager în scaun cu roțile, 250 kg.

Pentru microbuzul ofertat, conform CoC atașat, următoarele date tehnice:

- masa în ordine de mers: 3330kg;
- masa maximă tehnică admisă: 4250 kg;
- masa a 15 pasageri pe scaune: 15x71 kg =1065 Kg;
- masa pentru un scaun cu roțile: 250 kg.

Rezultă, astfel, că masa care ar trebui să acopere greutatea pasagerilor este de 920 kg, ori conform calculelor, ar fi necesare 1315 Kg, deci microbuzul nu este conform.

Singura variantă în care microbuzul poate fi omologat este cea în varianta expusă în CoC de la pag. 75 din Propunerea tehnică, și anume 13 locuri+ șofer, fără posibilitatea de a transporta o persoană cu dizabilități.

În ceea ce privește nerespectarea cerinței privind capacitatea bateriilor, la pct. 7.7 din caietul de sarcini s-a solicitat ca acestea să aibă capacitate minim 110kWh, iar în broșura producătorului la pag. 4 broșura E se arată că aceste baterii sunt de 68 kWh, iar a declarat 110 kWh.

În ceea ce îl privește pe operatorul SRL, acesta a declarat la pag. 39 - Anexa nr. 15, că bateriile au o capacitate nominală de 75 kWh, deci nu îndeplinește specificația tehnică, deci ambele oferte clasate înaintea sa sunt neconforme.

B) În subsidiar, cu privire la aplicarea greșită a factorului de evaluare, „Perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător (Pth AUT cu pondere de 25%)...”.

În caietul de sarcini, autoritatea contractantă a solicitat minim 200 Km.

„Algoritm de calcul: Autonomia de mers garantată a microbuzului electric minim acceptată (sub care oferta va fi considerată neconformă) este de 200 km, iar autonomia de mers maximă garantată este de 400 km. Peste 400 km - maximum de autonomie mers menționat anterior, oferta nu va fi punctată suplimentar.

Punctajul se acordă astfel:

a) Pentru autonomia de mers ofertată egală cu cea minimă de 200 km – NU se acordă punctaj

b) Pentru autonomia de mers cea mai mare ofertată se acordă punctajul maxim: 25 puncte

c) Pentru celelalte autonomii de mers ofertate $P(n \text{ AUT})$ punctajul alocat se va calcula proporțional, astfel:

$P_{th} \text{ AUT} = (AUT \text{ n} / AUT \text{ max}) \times \text{Punctaj maxim alocat (25 puncte)}$

unde:

$P_{th} \text{ AUT}$ – punctaj aferent factorului de evaluare tehnic – autonomie de mers (max. 25p);

$AUT \text{ max}$ – cea mai lungă autonomie de mers ofertată – exprimată în km;

$AUT \text{ n}$ – autonomia de mers prezentată de ofertantul “n” – exprimată în km.

Pentru o autonomie de mers ofertată mai mică de 200 km (în cadrul Caietului de sarcini s-a stabilit ca autonomia de mers a microbuzului electric garantată de producător să fie de minimum 200 km), oferta va fi considerată neconformă”.

Autoritatea contractantă a solicitat ca metodă de testare, metoda E-sort, pag. 12 din Buletin consolidat, fiind stabilit foarte clar un cadru de verificare efectivă a informațiilor furnizate de către ofertanți, prin stabilirea unei metode de calcul a autonomiei.

Contestatoarea invocă două aspecte:

-dacă s-a punctat în mod corect autonomia ofertanților, așa cum s-a stabilit de autoritatea contractantă prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări ale participanților la procedură, a propunerilor tehnice primite și a răspunsurilor oferite ulterior de unii ofertanți la clarificările solicitate de autoritatea contractantă

Și

-dacă s-au respectat prevederile art. 189 din Legea nr. 98/2016, care solicită existența unei concurențe reale și aplicarea unei metode care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate.

Mai precizează că vehiculele M2/M3 fac parte din categoria vehiculelor grele, conform Ordinului nr. 2395/27.12.2023. Ori nu toți operatorii au trimis rapoarte E-Sort 2, iar în urma solicitării de clarificări, ... a răspuns după cum urmează: *„Vă transmitem că autonomia declarată a microbuzelor electrice oferite, respectiv 375 Km, rezultă din certificatele emise de producătorul vehiculelor de bază, în cazul de față, în condițiile în care modificările constructive aduse vehiculului de bază în procesul de carosare, pentru a fi transformat în microbuz categoria M2, clasa B, nu modifică dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului de bază, pentru care a fost testat”*.

Contestatoarea concluzionează că autoritatea contractantă nu a solicitat achiziția unor autovehicule de bază, respectiv autoutilitare din categoria N1 sau N2, a unor dube de transport marfă, ci a unor microbuze din categoria M2/M3, cu 16+1 locuri, metoda de testare E-sort 2.

..... nu a putut prezenta un CoC conform pentru categoria M2/M3, și raport de testare E-sort 2, iar autoritatea contractantă a acceptat răspunsul primit, încălcând prevederile art. 189 din Legea nr. 98/2016.

În ceea ce îl privește pe ofertantul clasat pe locul al doilea, ... SRL, acesta a răspuns la clarificări după cum urmează: *„Ciclul de testare E-sort este destinat în special vehiculelor grele, destinate transportului public, în zone urbane și suburbane, și are ca scop o măsurare standardizată a eficienței energetice a vehiculelor, caracterul său fiind strict facultativ, nefiind impus nici de legislația națională și nici de cea comunitară. Pe de altă parte, vehiculele ușoare sunt supuse obligatoriu la omologarea încărcărilor încărcărilor tip NDEC sau WLPT, care măsoară consumul efectiv și emisiile poluante. Aceste teste sunt optimizate pentru vehiculele ușoare cu variații mici de greutate, (variația dată de gradul de încărcare pasageri de la o stație la alta) raportat la masa maximă totală. În schimb, testul E sort este optimizat pentru vehicule grele, cu variații mari de sarcină, unde sarcina pasagerilor reprezintă peste jumătate din sarcina totală a vehiculului, astfel că variația sarcinii utile influențează mult mai mult eficiența energetică ca în cazul vehiculelor ușoare. Astfel, având în vedere caracteristicile masice rezultate din caietul de sarcini și regimul de exploatare a vehiculelor, considerăm că un test după Regulamentul WLPT este mult mai elocvent privind consumul electric, autonomia și eficiența energetică (prezentat în anexa nr. 19). Acest test este al producătorului, firma”*.

Contestatoarea se arată nemulțumită de acceptarea răspunsului acestui ofertant, în condițiile în care nu a făcut dovada testării conform metodei E-Sort 2, ci a făcut o declarație pe propria răspundere și a recunoscut testarea WLPT, iar în condițiile în care Ordinul nr. 2395/2023 precizează explicit că microbuzele M2 și M3 fac parte din categoria

vehiculelor grele, testul ce trebuia luat în considerare este E-Sort 2, care să permită verificarea efectivă a informațiilor furnizate.

Contestatoarea mai precizează că producătorul recunoaște la pag. 4 din broșura E-..... că autonomia vehiculului este calculată conform WLTP și că valoarea autonomiei în regim mixt este de 315 km, fiind calculată pe o dubă de transport marfă, și nu pe un microbuz de transport persoane.

De asemenea, mai arată că greutatea vehiculului este de 2492 kg, care se referă la masa minimă înainte de a fi încărcat cu pasageri, bagaje sau alte încărcături. Dacă toți ofertanții ar fi prezentat metoda de testare E-Sort 2, rezultatele ar fi fost comparabile, ori autoritatea contractantă a fost pusă în situația să compare metode de testare diferite, astfel, punctajul acordat pentru autonomie este neelocvent.

În concluzie, nu se poate proba autonomia cu niciun document emanat de la compania, deoarece acesta este producătorul vehiculului de bază, nicidecum al microbuzelor finale 16+1 locuri, a căror configurație și greutate diferă față de autovehiculul de bază.

Astfel, în raport cu cele expuse, rezultă următoarele:

- microbuzele din categoria M2 și M3 fac parte din categoria vehicule grele și sunt supuse metodei de testare E sort;

- autoritatea contractantă nu a aplicat tratament egal față de ofertanți și nu a insistat să se respecte cerințele din caietul de sarcini, așa cum a stabilit prin răspunsul consolidat, să se prezinte rapoarte de testare E-sort;

- cei doi ofertanți au oferit același tip de șasiu, dar au dat valori diferite ale autonomiei, astfel că este imperios necesar să se țină cont de o singură metodă de testare a autonomiei pentru stabilirea punctajului;

- Valoarea autonomiei declarată de ca fiind calculată 375 de km a fost calculată pentru o dubă de marfă, care are o greutate de 2492 kg (cu aprox. 30% mai mică decât valoarea declarată de cei doi ofertanți pentru greutatea mașinii în ordine de mers), dubă care nu are scaune, pasageri sau scaun cu roțile montat în interior;

- modificările aduse dubei plus adăugarea greutății pasagerilor lși a scaunului cu roțile ar ridica greutatea mașinii la 4500-5000 kg, ceea ce ar reduce autonomia la aproximativ jumătate din valoarea declarată, existând șansa chiar să nu respecte autonomia minimă solicitată de 200 km.

În concluzie, consideră că punctajul realizat de SRL trebuia să fie de 25 puncte, iar al celorlalți ofertanți 0, deoarece nu au dovedit autonomia prin testul solicitat, iar acordarea acestui punctaj ar fi propulsat-o în fruntea clasamentului.

Prin adresa nr. 6815/08.04.2024, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 21529/08.04.2024, autoritatea contractantă a transmis „Punct de vedere” cu privire la contestația depusă de către SRL, solicitând respingerea acesteia pe fond, ca neîntemeiată.

În fapt, autoritatea contractantă a inițiat procedura privind atribuirea contractului având ca obiect „Achiziție de microbuze

electrice în cadrul proiectului «Verde la educație – microbuze electrice pentru elevi», prin anunțul de participare nr. CN1062047, publicat în SEAP în data de 23.11.2023 iar ulterior, a fost publicat în SEAP, în data de 15.12.2023, buletin consolidat nr. 26990/12.12.2023. La procedură au fost depuse trei oferte.

Pe fond, autoritatea contractantă solicită respingerea acestora ca fiind nefondată, pentru următoarele considerente:

1. Referitor la critica privind neconformitatea ofertelor depuse de ofertanții SRL și SRL, aceasta este neîntemeiată:

Autoritatea contractantă a stabilit cerințe și specificații care definesc caracteristicile tehnice, de performanță și referitoare la nivelul calitativ pe care microbuzul electric trebuie să le îndeplinească prin caietul de sarcini și Anexa 1, cerințe menținute prin buletin consolidat nr. 26990/12.12.2023, astfel:

- buletin consolidat nr. 26990/12.12.2023/răspuns 1: „*Autoritatea contractantă solicită prezentarea în propunerea tehnică a unui Certificat de Conformitate (CoC) din care să rezulte numărul de omologare european al modelului/variantei/tipului de autovehicul electric ofertat, astfel va fi luat în considerare Certificatul de Conformitate (COC) al unui vehicul similar*”;

- caiet de sarcini/Anexa 1. Cap.7. Cerințe minime;

- „*7.6.capacitatea de transport: 16 locuri pe scaune pentru elevi, din care un loc pentru persoane cu dizabilități locomotorii (în cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilități) + 1 loc pentru conducătorul auto;*

- *7.7. a) Capacitate baterii: minim 110 kWh;*

- *7.8. Cuplu maxim: minim 1000Nm*”.

În etapa de evaluare a propunerilor tehnice depuse a fost analizată modalitatea de îndeplinire a cerințelor caietului de sarcini, inclusiv în ceea ce privește cuplul motor, numărul minim de locuri, capacitatea bateriilor, certificatul de omologare, prin raportare la propunerile tehnice depuse de ofertanții SRL și SRL, precum și a răspunsurilor la solicitările de clarificări, astfel:

Referitor la SRL, a fost reținută îndeplinirea cerințelor prin:

- propunerea tehnică/pagina 33 – *Memoriu tehnic* a fost menționat de producător/ofertant SRL informația *Cuplul maxim=minim 1000Nm*,

- propunerea tehnică/pagina 60 – *Fișa tehnică -Marca:*

- *Model: M2* a fost menționat de producător/ofertant SRL informația *Capacitate: 16 locuri pe scaune din care 1 loc pentru persoane cu dizabilitati (in cadrul celor 16 locuri pe scaune unul trebuie amenajat pentru persoane cu dizabilitati) + 1 loc pentru conducatorul auto*,

- propunerea tehnică/pagina 70 –*SCHIȚA dispunere scaune microbuz* – producător SRL - vedere de sus unde se pot număra: scaun

șofer, 2 scaune pasager în dreapta șofer iar în habitacul sunt 13 scaune pasager plus un loc persoane cu dizabilități, iar în vederea laterală se pot observa în habitacul scaunul persoana cu handicap și patru rânduri de scaune,

- propunerea tehnică/pagina 60 - *Fișa tehnică* - *Marca:*
- *Model: M2* a fost menționat de producător/ofertant SRL informația *Capacitate baterii: 111 kwh*,
- propunerea tehnică/pagina 77-78 - Certificat Conformitate vehicul similar -COC STADIUL 2 /vehicul completat -unde rezultă informații precum *numele companiei producătorului: SRL, -denumire comerciala, varianta, nr. omologare europeană producător: ES*2018/858*0234*00*
- propunerea tehnică/pagina 81-82 - Certificat Conformitate vehicul similar -vehicul de bază -unde rezultă informații precum vehicul:, *versiune, varianta CORA2ADX, nr. omologare: el*2007/46*1100*22.*

Referitor la SRL a fost reținută îndeplinirea cerințelor prin:

- propunerea tehnică - *Anexa P1 Specificații tehnice minimale -microbuz electric transport școlar* -a fost menționat de producător/ofertant SRL informații privind: *capacitate- 16 locuri pe scaune pentru elevi, din care un loc pentru persoane cu dizabilități locomotorii + 1 loc pentru conducătorul auto, Capacitate totală bateri: 110KW, Cuplu maxim =430 Nm,*

- cu privire la cuplul maxim -Adresa nr. 21/05.02.2024 - punctul 5 din tabel - răspunsul SRL la solicitarea de clarificări 2400/05.02.2024 unde este precizat că a inserat în mod eronat cuplul maxim completat, corect ofertat fiind cuplul maxim de 1000Nm și a adus justificări tehnice privind raportul de transmitere al cutiei de viteze de 9,045 (conform doc anexat versiunea de bază este C2RA-), cuplul maxim disponibil la roata = 3890Nm și a depus FFD de la producător, unde pentru varianta C2RA valoarea de 9,045 viteza de rotație/gear. În propunerea tehnică depusă la data limită de depunere a ofertelor existând Anexa 16 -Omologare RAR- vehiculul similar ofertat are cod motor C2RA.

- propunerea tehnică - Anexa nr. 16 – Omologare RAR -Date tehnice vehicul completat din care rezultă informații privind vehicul CIBRO, producător final -..... SRL,

- propunerea tehnică - Omologare RAR - Certificat de omologare națională de tip de serie mică pentru vehicule, emis de RAR București din care rezultă nr. omologării RO de tip e19*NKS*1101*00 și informații în SECȚIUNEA I privind marca-denumirea comercială a producătorului--CIBRO, Categoria vehiculului M2.

2. Referitor la critica privind aplicarea greșită a punctajului pentru criteriul „*Perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător*” prevăzut în fișa de date, aceasta este neîntemeiată:

Autoritatea contractantă a prevăzut în :

- Fișa de date, Secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire, factorul de evaluare „*perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător (Pth AUT) si un punctaj maxim factor de 25 puncte*”.

- Fișa de date, Secțiunea V.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice: „*În scopul aplicării criteriului de atribuire **DECLARAȚIE** privind durata garanției acordată bunurilor care va conține Valorile oferite/acordate pentru factorii de evaluare aferenți componentei tehnice, respectiv: Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric, Perioada de garanție acordată grupului de baterii și Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător*”.

- buletin consolidat nr. 26990/12.12.2023/răspuns 14: „**Se acceptă metoda de testare a autonomiei de mers a microbuzului electric propusă. Astfel, Ofertantul va prezenta, în cadrul propunerii tehnice, fișele de testare E-SORT pentru microbuzele electrice oferite, emise de un organism acreditat în acest sens, pentru îndeplinirea cerinței privind autonomia microbuzului electric oferit**”.

A fost punctată, pentru Factorul de evaluare Perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător, autonomia de 375 km pentru SRL, prin raportare la:

- propunerea tehnică/pagina 45 - *DECLARAȚIE privind durata garanției acordată bunurilor* SRL - din care rezultă următoarele valori pentru factorii de evaluare aferenți componentei tehnice:

- 96 luni - Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric,

- 96 luni- Perioada de garanție acordată grupului de baterii,

- 375 km - Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător,

- propunerea tehnică/pagina 144 - *Declarație privind autonomia microbuzelor electrice* dată de PRODUCĂTOR SRL (așa cum rezultă din Certificat COC STADIUL 2 - S.C. SRL) unde declară pe propria răspundere că autonomia microbuzului electric la momentul livrării acestuia va fi de 375 Km, și va dimensiona blocul de baterii astfel încât după 48 luni de funcționare să se obțină o autonomie de minimum 150 km.

- propunerea tehnică/pagina 80 - Certificat Conformitate CoC-vehicul similar producător vehicul completat - SRL - 2.2. Procedura de testare WHTC -paragraful 5, de unde rezultă informația privind Distanța parcursă electrică în oraș 375 km.

- propunerea tehnică/pagina 81 Certificat Conformitate -vehicul de bază TRANZIT -Pct. 5 Autonomie electrică EAER oraș 381 km.

- Adresa nr. 32/07.02.2024/răspunsul SRL la solicitarea de clarificări 2399/05.02.2024 privind autonomia declarată a microbuzelor electrice oferite, respectiv 375 km, unde SRL a oferit clarificări privind dovedirea autonomiei oferite prin raportare la certificatele de

conformitate emise de producătorul vehiculului de bază, în cazul de față, în condițiile în care modificările constructive aduse vehiculului de bază în procesul de carosare, pentru a fi transformat în microbuz categoria M2 - Clasa B, nu modifică dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului de bază pentru care a fost testat, autoritatea contractantă invocând și dispozițiile art. 158 alin. (1) și (2) și art. 159 din Legea nr. 98/2016.

A fost punctată, pentru *Factorul de evaluare Perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător*, autonomia de 200 km pentru SRL prin raportare la:

- propunerea tehnică/pagina 17 -DECLARAȚIE privind durata garanției acordată bunurilor - SRL din care rezultă următoarele valori pentru factorii de evaluare aferenți componentei tehnice :

- 96 luni - Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric,

- 96 luni- Perioada de garanție acordată grupului de baterii,

- 200 km - Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producator,

- propunerea tehnică/Anexa 19 documentul cu titlul *Rezultate calculate pentru transferul în certificatul de conformitate completat*, emis de producator, în baza Procedură „amonizată” de testare a vehiculelor ușoare la nivel mondial WLTP-unde este precizat că vehiculele electrice au o autonomie electrică de 200 km și o autonomie electric regim urban de 244 km,

- Adresa nr. 21/07.02.2024/răspunsul SRL la solicitarea de clarificări 2400/05.02.2024 privind autonomia declarată a microbuzelor electrice oferite, respectiv 200 km, unde SRL a oferit la punctul 6 din tabel clarificari privind dovedirea autonomiei oferite prin test după regulamentul WLTP prezentat prin Anexa 19 care este un test al producatorului, autoritatea contractantă invocând și dispozițiile art. 158 alin. (1) și (2) și art. 159 din Legea nr. 98/2016.

În corelație cu argumentele de drept și de fapt expuse mai sus, critica formulată de contestatoare este neîntemeiată, învederează autoritatea contractantă.

Față de cele expuse, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației formulate de SRL ca fiind neîntemeiată și nefondată.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 18 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Analizând conținutul dosarului cauzei, Consiliul constată că SRL a transmis recipisa de consemnare nr. 210121826/1, eliberată de CEC BANK Sucursala la data de 04.04.2024, din care rezultă consemnarea cauțiunii în valoare de 603.451,20 lei, pe seama și la dispoziția C.N.S.C., corespunzătoare dosarului nr. 1040/2024.

Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:

Autoritatea contractantă a inițiat, la data de 23.11.2023, o procedură de achiziție prin licitație deschisă, derulată „online”, în vederea atribuirii contractului având ca obiect „Achiziția de microbuze electrice în cadrul proiectului «Verde la educație – microbuze electrice pentru elevi»”, inițiată prin publicarea în SEAP a anunțului de participare CN1062047, valoarea estimată a procedurii fiind de 30.172.560,00 lei fără TVA, criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”.

Potrivit raportului procedurii nr. 5555/21.03.2024, în cadrul procedurii au fost depuse 3 oferte, toate fiind declarate admisibile, iar în urma aplicării criteriului de atribuire, oferta SRL s-a clasat pe locul I, fiind declarată câștigătoare, oferta SRL s-a clasat pe locul al doilea, iar SRL, contestatoarea din prezenta cauză, s-a clasat pe locul al treilea.

Prin contestația depusă, ... SRL critică cele două oferte clasate înaintea sa, considerându-le neconforme, iar în subsidiar, în măsura în care ofertele vor fi considerate conforme, solicită reevaluarea acestora în ceea ce privește punctajul acordat factorului de evaluare referitor la autonomie.

În ceea ce privește cele două oferte clasate înaintea contestatoarei, Consiliul reține că acestea au folosit ca vehicul de bază un șasiu, pe care îl carosează, în fabricile proprii, ca microbuz transport persoane.

În ceea ce privește susținerea contestatoarei de la pag. 4 din contestație conform căreia „*ambii operatori economici au pus la dispoziția autorității contractante certificate de omologare pentru vehiculul de bază marca, dar din acestea nu rezultă că vreunul dintre cei doi caroseri ar fi obținut dreptul din partea producătorului să facă modificări la grupul motopropulsor (înlocuirea motorului și/sau a acumulatorilor vehiculului de bază cu alte motoare sau baterii)*”, o astfel de susținere nu poate fi acceptată ca validă, deoarece în acordul de colaborare nu există vreo interdicție de acest fel.

Consiliul reține că în ceea ce privește acordul dintre și, la art. 3 se menționează că „părțile se vor informa cu privire la toate modificările care se efectuează asupra sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate și a componentelor vehiculelor. (...) Pentru evitarea oricărui dubiu, acest articol nu va fi interpretat în sensul obligării de emitere a unei conformări Partenerului cu privire la modificările tehnice aduse de către acesta din urmă vehiculului”. Din documentele din propunerea tehnică nu rezultă că s-ar înlocui motorul cu un alt motor, iar în ceea ce privește bateriile, aceasta este, de regulă, o modificare uzuală în materia mașinilor electrice. De altfel, contestatoarea nu a făcut vreo dovadă a existenței unei interdicții pe acest fel din partea producătorului. Cu toate acestea, având în vedere că autovehiculele sunt destinate transportului de persoane, respectiv al elevilor, Consiliul consideră necesară verificarea de către autoritatea

contractantă a posibilității tehnice de echipare a autovehiculelor cu bateriile de capacitate mai mare, tocmai pentru desfășurarea în condiții de siguranță a transportului.

Cu privire la cuplul maxim, autoritatea contractantă a solicitat minimum 1000 Nm, contestatoarea face o diferențiere între cuplul motor și cuplul la roată, susținând că acest parametru vizează cuplul motor. Consiliul este în asentimentul contestatoarei, cerința referindu-se la cuplul net maxim al motorului, din moment ce se face referire la Regulamentul 85 al CEE-ONU, iar din conținutul solicitărilor și răspunsurilor de clarificări rezultă acest fapt.

Consiliul mai are în vedere și clarificarea nr. 6 din Buletinul consolidat, „7.8 Acceptă autoritatea contractantă reducerea cuplului minim la 280 NM, deoarece cuplul de 1000 Nm este întotdeauna conceput pentru mașini sport foarte puternice. De exemplu, pentru un autobuz electric de 50 locuri, Mercedes Benz e-Citaro, cuplul maxim este de 485 nM, iar acest autobuz este de 3 ori mai mare și mai greu decât e cerut în această licitație.

Răspuns: Autoritatea contractantă menține cerința minimă de 1000Nm”.

Consiliul mai reține că o întrebare similară a formulat și ofertantul, răspunsul nr. 12 având același conținut, întrebarea fiind: „Punctul 7.8 Cerinte de performanta – din punct de vedere dinamic

Cuplu maxim: minim 1000 Nm

Cerinta cu privire la cuplu favorizeaza un anumit producator, fiind specifica unui anumit model. Va supunem atentiei faptul cu un cuplu de 1000 Nm este specific masinilor de curse, de exemplu o masina de formula 1 poate atinge cuplu de peste 300 Nm. Așadar, solicităm autorității sa aibă în vedere un cuplu minim începând cu 250 Nm”.

Prin urmare, atât timp cât autoritatea contractantă a înțeles să mențină cerința astfel cum a fost formulată inițial, în ciuda argumentelor expuse de operatori în solicitările de clarificări, aceasta trebuie să verifice dacă ofertele depuse o respectă.

Consiliul reține că documentația de atribuire, așa cum aceasta este întocmită de autoritatea contractantă, este obligatorie atât pentru operatorii economici participanți la procedură, care au obligația de a-și elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia (art. 123 din HG nr. 395/2016), cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind obligată ca în desfășurarea procedurii de atribuire să respecte atât dispozițiile legale aplicabile în acest domeniu, cât și prevederile propriei documentații de atribuire, care stabilește regulile ce trebuie respectate în derularea procesului competitiv.

Autoritatea contractantă susține că, la pag. 30 din Memoriul tehnic, ofertanta declară această valoare de 1000Nm. Consiliul reține că este reală această informație, dar ea nu este dovedită de vreun document tehnic din partea producătorului vehiculului de bază, dar nici de alte documente tehnice din care să reiasă valoarea pentru acest parametru, iar susținerea contestatoarei conform căreia broșura tehnică pentru arată un cuplu de 430 nM face necesară

reverificarea acestui aspect de către comisia de evaluare, prin solicitarea de clarificări.

În ceea ce privește oferta SRL, autoritatea contractantă recunoaște că acesta a oferit un cuplu de 430 nM, ulterior susținând că este o eroare, fără, însă, a demonstra prin documente tehnice îndeplinirea acestei specificații tehnice, fiind necesară reverificarea sa.

În ceea ce privește certificatul de conformitate CoC, Consiliul reține că în caietul de sarcini, la pag. 36, autoritatea contractantă a solicitat ca certificatul respectiv să însoțească microbuzul oferit LA LIVRARE.

În ofertă, așa cum se menționează în clarificări, în repetate rânduri, autoritatea contractantă a solicitat certificatul CoC din care să rezulte numărul de omologare european al modelului/variantei/tipului de autovehicul oferit, fiind luat în considerare certificatul unui vehicul similar.

În oferta depusă, ... a depus atât certificatul CoC pentru autovehiculul de bază, dar și certificatul aferent carosatelor proprii, inclusiv microbuze, fiind îndeplinită cerința astfel cum a fost explicitată în clarificări în cadrul Buletinului consolidat, răspunsurile nr. 1, 3 și 10.

Deci, autoritatea contractantă nu a solicitat un certificat adaptat conform configurării solicitate în documentație, ci unul pentru un autovehicul similar, ori în propunerea tehnică depusă de Aveură se regăsesc astfel de documente.

Aceeași concluzie o reține Consiliul și în ceea ce privește numărul de locuri, contestatoarea invocând documentul de conformitate de unde rezultă că microbuzul are 13+1 locuri. Ori, în condițiile în care autoritatea nu a solicitat CoC aferent microbuzului oferit, ci a unuia similar, configurația din CoC-ul depus nu prezintă relevanță.

Ofertanta câștigătoare a prezentat documentația tehnică din care rezultă respectarea configurației necesare, respectiv 16+1, deci cerința este dovedită, nefiind relevate nici susținerile referitoare la mase, din moment ce CoC-ul a fost solicitat doar pentru a face dovada numărului de omologare european al modelului/variantei/tipului de autovehicul oferit.

În ceea ce privește capacitatea bateriilor, autoritatea contractantă a solicitat baterii de minimum 110 kwh, iar contestatoarea susține că nicăieri în propunerea tehnică nu se menționează capacitatea bateriilor.

Consiliul reține, însă, că la pag. 60 din propunerea tehnică (fișa tehnică) se menționează capacitatea bateriilor de 111 kwh, iar în repetate rânduri, operatorul vorbește de configurarea blocului de baterii astfel încât să asigure autonomia de 375 km. Prin urmare, este nereală susținerea contestatoarei conform căreia nu ar fi fost prevăzută capacitatea bateriilor.

Fila 15 din Documentul e_52018_858_00234_00_M2, indicată de contestatoare și depusă în traducere autorizată de către aceasta, este nerelevantă în cauză, deoarece se referă la operațiunile specifice de carosare, neexistând vreo interdicție referitoare la dotarea autovehiculelor cu alte baterii de capacitate mai mare.

Cu toate acestea, având în vedere că documentația producătorului vehiculului de bază arată că acesta este echipat cu baterii de capacitate mai mică, iar în propunerea tehnică Consiliul nu a identificat vreă documentație din care să rezulte proveniența și specificațiile tehnice ale bateriilor, este necesară clarificarea acestui aspect de către autoritatea contractantă.

Aceeași concluzie va fi reținută și în ceea ce privește capacitatea bateriilor din cadrul ofertei SRL, fiind necesară evaluarea ofertei și sub acest aspect.

Prin urmare, Consiliul reține că este necesară reevaluarea celor două oferte, cu respectarea celor dispuse în motivare.

În ceea ce privește capătul de cerere subsidiar, referitor la acordarea punctajului, Consiliul are în vedere următoarele prevederi ale documentației de atribuire:

- Fișa de date, Secțiunea II.2.5 Criterii de atribuire, factorul de evaluare „*perioada autonomiei de mers a microbuzului electric garantată de producător (Pth AUT) si un punctaj maxim factor de 25 puncte*”.

- Fișa de date, Secțiunea V.4.1 Modul de prezentare al propunerii tehnice: „*În scopul aplicării criteriului de atribuire, **DECLARAȚIE** privind durata garanției acordată bunurilor care va conține Valorile ofertate/acordate pentru factorii de evaluare aferenți componentei tehnice, respectiv: Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric, Perioada de garanție acordată grupului de baterii și **Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător***”.

- buletin consolidat nr. 26990/12.12.2023/răspuns 14: „**Se acceptă metoda de testare a autonomiei de mers a microbuzului electric propusă. Astfel, Ofertantul va prezenta, în cadrul propunerii tehnice, fișele de testare E-SORT pentru microbuzele electrice ofertate, emise de un organism acreditat în acest sens, pentru îndeplinirea cerinței privind autonomia microbuzului electric ofertat**”.

Consiliul observă că prin răspunsul nr. 14, necontestat de operatori, autoritatea contractantă nu a înlocuit declarația cu testul E-Sort, așa cum pretinde contestatoarea, ci a acceptat această variantă ca o modalitate alternativă de dovedire a autonomiei, nefiind, însă, exclusă declarația pe propria răspundere privind autonomia garantată de producător.

Obligația autorității contractante constă în elaborarea unei documentații de atribuire (care cuprinde atât instrucțiunile pentru ofertanți denumite generic „fișa de date a achiziției” cât și caietul de sarcini) conform prevederilor art. 20 alin. (2) din HG nr. 395/2016, care să conțină cerințe, criterii, reguli și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului/candidatului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire.

Consiliul reține că, prin necontestarea în termenul legal, cerințele documentației de atribuire, astfel cum au fost clarificate prin răspunsurile publicate în SEAP înainte de data limită de depunere a ofertelor, au devenit obligatorii atât pentru ofertanți, cât și pentru comisia de evaluare, în

exercitarea atribuțiilor sale exclusive, prevăzute la art. 127 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

În soluționarea contestației, Consiliul reține că documentația de atribuire, așa cum aceasta este întocmită de autoritatea contractantă, este obligatorie atât pentru operatorii economici participanți la procedură, care au obligația de a-și elabora ofertele în conformitate cu prevederile acesteia (art. 123 din HG nr. 395/2016), cât și pentru autoritatea contractantă, aceasta fiind obligată ca în desfășurarea procedurii de atribuire 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.

Modul de elaborare a propunerii tehnice nu a fost contestat de participanții la procedură, iar prin depunerea ofertelor pentru procedura în cauză, operatorii economici au acceptat condițiile impuse de autoritatea contractantă. Nemodificată anterior datei limită de depunere a ofertelor, documentația de atribuire este obligatorie atât pentru ofertanți, cât și pentru autoritatea contractantă care trebuie să o respecte întocmai.

Prin urmare, autoritatea contractantă nu poate în acest moment să impună anumite documente/cerințe tehnice care nu au fost menționate în cadrul documentației de atribuire și care nu au fost aduse la cunoștința operatorilor economici interesați înainte de data limită stabilită pentru depunerea ofertelor, fără a încălca principiul transparenței și tratamentului egal.

În condițiile în care autoritatea contractantă nu a menționat explicit că modifică modalitatea de punctare, respectiv că înlocuiește declarația producătorului cu testul E-SORT, ci a menționat doar că acceptă testul respectiv, atunci nu se poate impune ofertanților, așa cum pretinde contestatoarea, prezentarea obligatorie a testului E-Sort.

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”*.

În Cauza Enterprised Focused Solutions SRL (C-278/14) Curtea a declarat că *„normele fundamentale și principiile generale ale Tratatului FUE, în special principiile egalității de tratament și nediscriminării, precum și obligația de transparență care rezultă din acestea trebuie interpretate în*

sensul că autoritatea contractantă nu poate respinge o ofertă care îndeplinește cerințele anunțului de participare pe baza unor motive care nu sunt prevăzute în anunțul menționat”.

Relevante sunt și considerentele 53 și 54 din Cauza Medipac-Kazantzidis AE vs. Venizeleio-Pananeio (C-6/05) „ (53)(...)

principiul egalității de tratament al ofertanților, precum și obligația de transparență, care se aplică independent de aplicabilitatea sau neaplicabilitatea Directivei 93/36, se opun, cu scopul de a evita arbitrarul, ca însăși această autoritate contractantă să aibă posibilitatea de a respinge în mod direct oferta în cauză și îi impun să se conformeze unei proceduri, precum procedura de protecție prevăzută la articolul 8 din Directiva 93/42, de natură să garanteze o apreciere și un control obiectiv și independent al riscurilor pretinse. (54) În plus, acest principiu și această obligație interzic autorității contractante să respingă o ofertă care respectă cerințele

anunțului privind cererea de ofertă întemeindu-se pe motive care nu au fost prevăzute în acest anunț și care sunt invocate ulterior depunerii acestei oferte”.

În cauza Pippo Pizzo împotriva CRGT Srl (C-27/15) considerentul 39 și 47, CJUE a statuat „(39) 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). (...) (47) În ceea ce privește argumentul întemeiat pe faptul că CRGT

furnizase deja anterior serviciile care făceau obiectul cererii de ofertă și, în consecință, putea cunoaște existența contribuției în discuție în litigiul principal, este suficient să se constate că principiul egalității de tratament și obligația de transparență, care constituie corolarul acestuia, ar fi vădit încălcate în cazul în care un astfel de operator ar fi supus unor criterii care nu sunt stabilite prin cererea de ofertă și care nu ar fi aplicabile unor operatori noi.”

Cauza Cartiera dell’Adda SpA vs. CEM Ambiente SpA (C-42/13) considerentul 44: *„Astfel, pe de o parte, 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 are ca scop să garanteze absența riscului de favoritism și de arbitrar din partea autorității contractante. Aceasta 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 Comisia/CAS Succhi di Frutta,*

C- 496/99 P, EU:C:2004:236, punctele 108-111).”

Din jurisprudența comunitară invocată anterior rezultă că în etapa de evaluare a ofertelor autoritatea contractantă nu poate completa/restricționa cerințele din cadrul documentației de atribuire cu obligații/specificații tehnice/cerințe care nu au fost prevăzute în acesta, deoarece, o astfel de completare ar conduce la încălcarea principiului tratamentului egal și pe cel al transparenței.

Consiliul mai reține că declarația de tipul celei solicitate în această procedură este o cerință comună în ceea ce privește procedurile de atribuire pentru autovehicule electrice, această piață fiind în continuă dezvoltare, iar obținerea testărilor din partea organismelor acreditate este un proces anevoios, realizabil în timp. Prin urmare, atât timp cât nu există vreo erată (și nu o clarificare) referitoare la modalitatea de aplicare a criteriului de atribuire, în ceea ce privește factorii tehnici „Perioada de garanție standard de funcționare a microbuzului electric”, „Perioada de garanție acordată grupului de baterii” și „Perioada de autonomie de mers a microbuzului electric garantată de producător”, prin care să se înlocuiască declarația și confirmarea producătorului cu teste potrivit unei anumite proceduri, autoritatea contractantă nu avea niciun motiv să evalueze ofertele doar în baza

testului E-sort, test, de altfel, neintrodus legislativ în România sau UE, fiind o metodă de testare agreată la nivel internațional.

Astfel, dacă în urma verificărilor va rezulta că vehiculul de bază poate fi echipat cu baterii mai mari, care să asigure autonomia declarată, nu există vreun motiv a nu accepta declarația din partea producătorului pentru dovedirea autonomiei.

Prin urmare, Consiliul reține că autoritatea contractantă a acordat punctajul în modalitatea stabilită în documentația de atribuire, neexistând motiv de reluare a sa, sub rezerva verificărilor dispuse anterior, în ceea ce privește valoarea cuplului motor și a capacității bateriilor, dar și a posibilității tehnice de echipare a autovehiculelor cu baterii de capacitate mai mare.

Având în vedere cele constatate, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite în parte contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă JUDEȚUL (CONSILIUL JUDEȚEAN) și va dispune reevaluarea ofertelor SRL și SRL, astfel cum rezultă din motivarea prezentei.

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

CONSILIUL DECIDE:

În temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, admite în parte contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu autoritatea contractantă și dispune reevaluarea ofertelor SRL și SRL, astfel cum rezultă din motivarea prezentei.

Obligatorie.

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.