



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. 1469/C5/1555

Data: 15.07.2022

Prin contestația fără număr de înregistrare la emitent, nedată, transmisă, inițial, prin mijloace electronice (e-mail) și, ulterior, prin poștă, în original, înregistrată la Consiliu sub nr. 32383/28.06.2022 și, respectiv, sub nr. 32753/30.06.2022, SRL, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CIF RO 38...946570, reprezentată legal de ... și convențional de ... SCA, având sediul de corespondență ales la avocat, în municipiul ..., a contestat documentația de atribuire, elaborată în cadrul procedurii de atribuire prin „licitație deschisă”, online, fără etapă finală de licitație electronică, a contractului de achiziție publică având ca obiect „Achiziție a unui număr de 100 de autobuze electrice și a infrastructurii de încărcare necesară acestora”, cod CPV 34144910-0, organizată de, cu sediul în, ... și a solicitat următoarele:

- obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării/eliminării unor elemente din documentația de atribuire a procedurii, conform solicitărilor din contestație;

- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016;

- suspendarea procedurii de atribuire, în temeiul art. 22 și 23 din Legea nr. 101/2016;

- obligarea autorității contractante la plata de cheltuieli de judecată.

Cererea de suspendare a procedurii formulată de SRL, a fost soluționată prin Încheierea nr. 1744/C5/1555/04.07.2022, fiind respinsă, ca nefondată.

În cauza care formează obiectul prezentului dosar, SA, în calitate de ofertant interesat de participarea la prezenta procedură de atribuire, cu sediul în ..., înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. ..., având CIF ..., reprezentată legal prin ..., în calitate de președinte al Consiliului de administrație, a transmis, inițial, prin mijloace electronice (e-mail) și, ulterior, în original, prin poștă, „cererea de intervenție voluntară” nr. 184/08.07.2022, înregistrată la Consiliu sub nr. 34188/08.07.2022 și, respectiv sub nr. 35031/14.07.2022, prin care a solicitat admiterea contestației SRL, astfel cum a fost formulată.

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

.... SRL consideră că se impune modificarea cerinței privind documentația de omologare a autobuzului electric ofertat, în sensul clarificării exprese a cerinței ca la momentul ofertării, să se depună certificatul de omologare pentru autobuzul electric de serie ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și cerințele caietului de sarcini - pag. 4 din caietul de sarcini.

În acest sens, SRL arată că cerința din caietul de sarcini referitoare la prezentarea certificatului de omologare de la pag. 4 stabilește următoarele:

„Ofertantul va prezenta copiile «conform cu originalul» ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marcat tipul și denumirea comercială a autobuzului electric ofertat, din care să rezulte că:

- Autobuzele electrice ofertate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Român (RAR);

sau

- Autobuzele electrice ofertate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă, în categoria M3”.

Ori, în măsura în care această cerință se interpretează restrictiv - în sensul în care ofertanții trebuie să dețină și să depună documentația de omologare a autobuzului ofertat în varianta complet echipată conform cerințelor documentației de atribuire, încă de la data depunerii ofertelor - se impune o sarcină excesivă operatorilor economici participanți la procedură, de natură să limiteze, în mod nejustificat și nepermis, concurența.

De asemenea, contestatoarea susține că pentru respectarea, în totalitate, a cerințelor din caietul de sarcini, în special cele referitoare la echiparea cu sistem de captare tip pantograf în scopul încărcării rapide a bateriilor pe traseu/prin conectare la stații de încărcare compatibile, producătorii specializați în autobuze cu tracțiune electrică autonomă care intenționează să participe la această procedură, sunt obligați să adauge și să integreze în structura autobuzelor electrice subansamble de conectare și încărcare electrică, precum și componente electronice și

mecanice de monitorizare, comandă, control și electrosecuritate specifice troleibuzelor, tramvaielor sau garniturilor de metrou.

Din punct de vedere tehnologic, aceste extinderi structurale și funcționale ale autobuzelor electrice se pot implementa, fiind pe fond o alternativă sau opțiune de conectare între autobuzul electric și stația de încărcare, dar necesită o extindere a omologării existente.

Astfel, cerința de echipare a autobuzelor ofertate cu sistem de captare de tip pantograf poate fi îndeplinită prin instalarea mecanică a unui subansamblu complet echipat pe acoperișul autobuzului, conectarea acestuia la traseele electrice și la magistrala de date, configurarea software a calculatorului de bord pentru integrarea funcțională, testarea soluției și apoi documentarea în vederea omologării. În acest context derularea testelor de omologare de către un organism abilitat și obținerea unei extensii de omologare a modelului de autobuz pe care s-a implementat respectiva extensie nu este în controlul exclusiv al producătorului, potențial ofertant.

În aceeași ordine de idei, SRL subliniază că durata etapelor de testare în vederea omologării și de redactare, aprobare și emitere a certificatului de omologare poate depăși substanțial termenul de depunere a ofertelor la această procedură, dar se poate încadra în durata estimată până la livrarea primului autobuz.

Așadar, în contextul celor expuse, există riscul de a nu obține până la momentul ofertării un certificat de omologare extins al vehiculului complet, adică echipat și cu sistemul de captare tip pantograf, ceea ce poate atrage respingerea ofertei pentru nerespectarea cerinței din Capitolul 3 - Descrierea produselor solicitate.

Mai mult decât atât, contestatoarea precizează că din formularea de la Cap 3.4.1.3.1. - *Descrierea generală constructivă a autobuzului electric*:

„Soluția tehnică constructivă de principiu, a autobuzului total electric, vehicul din categoria M3, are în vedere, conform Regulamentului CEE-ONU R 100 două subsisteme constitutive principale: grupul motopropulsor electric, echipat cu unul sau mai multe motoare de tracțiune, acționate electric și neconectate permanent la rețeaua electrică, precum și componentele și sistemele de înaltă tensiune ale acestora care sunt conectate galvanic la magistrala de înaltă tensiune a grupului motopropulsor electric, sistemul reîncărcabil de stocare a energiei, SRSEE, a cărui principală utilizare este alimentarea cu energie electrică pentru alimentarea motorului/motoarelor și/sau a sistemelor de iluminat, HVAC și/sau a altor sisteme auxiliare ale vehiculului”, rezultă că sistemul de captare de tip pantograf nu este identificat ca un subsistem constituent principal, fiind, pe fond, un sistem auxiliar de suport din componența autobuzului electric, destinat conectării la o stație de încărcare și care nu contribuie la tracțiune sau funcționarea celorlalte subsisteme esențiale pentru scopul acestei proceduri.

Drept urmare, SRL consideră că se impune modificarea cerinței, în sensul în care ofertanții vor putea prezenta, la momentul ofertării, certificatul de omologare pentru autobuzul electric ofertat, iar ulterior se va putea face extinderea omologării pentru a include subansamble

suplimentare față de produsul de serie omologat și care decurg din necesitatea adaptării autobuzului la cerințele speciale ale caietului de sarcini, precum echiparea cu sistemul de captare tip pantograf, printr-o extensie a omologării existente; această extensie a omologării, se va face după contractare și înainte de livrare, iar în această situație nu este obligatorie prezentarea la momentul ofertării a omologării autobuzului electric ofertat dotat cu aceste elemente speciale suplimentare.

În continuare, contestatoarea opinează că sunt relevante prevederile art. 159 din Legea nr. 98/2016, potrivit cărora autoritatea contractantă are obligația de a accepta alte mijloace de probă adecvate, în măsura în care în momentul depunerii ofertelor ofertantul nu deține certificările solicitate, pentru motive care nu îi sunt imputabile.

Aceste prevederi sunt în acord cu și transpun paragraful 74 din Directiva 2014/24 cu privire la achizițiile publice.

În acest sens, SRL subliniază că, practic, documentația de atribuire impune anumite dotări/echipări specifice ale autobuzelor electrice solicitate de autoritatea contractantă, care necesită astfel o configurare specifică a acestora cu echipări suplimentare față de produsul de serie. Într-o atare situație, produsul de serie deține omologarea la care face referire documentația de atribuire, fără să includă și elementele speciale suplimentare, respectiv echiparea cu sistemul de captare tip pantograf. Pentru aceste elemente speciale suplimentare, ofertantul va obține o extensie a omologării existente, după contractare și înainte de livrarea autobuzelor.

Contestatoarea mai arată că rațiunea reglementării cuprinse în art. 159 din Legea nr. 98/2016 este tocmai de a acoperi astfel de situații, în care operatorul economic, din motive neimputabile, nu are posibilitatea de a obține, în termenele stabilite, toate certificările solicitate. De altfel, chiar autoritatea contractantă a făcut referire expresă în caietul de sarcini la această prevedere în cadrul Secțiunii 3.4.1.6.1. - Cerințe de calitate:

„Conform prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, în situația în care sunt solicitate buletine/rapoarte de încercări emise de laboratoare atestate CE, autoritatea contractantă «acceptă și alte mijloace de probă adecvate, cum ar fi un dosar tehnic al producătorului, în măsura în care astfel de mijloace de probă atestă faptul că lucrările, produsele sau serviciile executate/furnizate/prestate îndeplinesc cerințele sau criteriile stabilite prin specificațiile tehnice, factorii de evaluare sau condițiile de executare a contractului»”.

Astfel, de principiu, chiar documentația de atribuire recunoaște necesitatea/admisibilitatea practicii de a face dovada îndeplinirii unor cerințe tehnice prin alte documente adecvate.

În susținerea afirmațiilor sale, SRL invocă o decizie a Curții de Apel București.

Ori, chiar caietul de sarcini menționează că din documentația de omologare trebuie să rezulte caracteristicile masice ale autobuzelor.

.... SRL mai subliniază, pe de o parte, că la pag. 4 din caietul de sarcini se menționează că: *„Ofertantul va prezenta copiile «conform cu originalul» ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în*

care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, din care să rezulte că:

- Autobuzele electrice oferate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Român (RAR); sau

- Autobuzele electrice oferate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă, în categoria M3", iar la Secțiunea 3.4.1.4.5 - Caracteristici masice, se menționează care sunt acele elemente obligatorii care trebuie să rezulte din documentație, respectiv masa utilă, masa proprie autobuz, masa maximă autorizată, capacitatea de transport, și raportul masă utilă/masă maximă autorizată totală - „3.4.1.4.5. Caracteristici masice:

Ofertantul va detalia prin documentație caracteristicile masice și repartiția pe cele două punți astfel:

- Masa utilă (kg, tone);
- Masa proprie autobuz, conform Regulamentului (CE) nr. 661/2009 (kg, tone);
- Masa totală (maximă autorizată) a autobuzului (kg, tone). Se va asigura repartiția sarcinilor pe punți conform prevederilor reglementărilor în vigoare;
- Capacitate transport călători: min. 80 călători (68 kg/călător) (inclusiv conducătorul de vehicul);
- Raportul masă utilă/masă maximă totală autorizată.

Ofertantul va prezenta certificatul de omologare cu anexele aferente, care să cuprindă informațiile solicitate mai sus”.

Contestatoarea susține că aceste prevederi ale caietului de sarcini - și care se impun a fi interpretate într-o manieră strictă - conduc la ideea că interesul autorității contractante este de a verifica la momentul depunerii ofertei, prin certificatul de omologare, îndeplinirea caracteristicilor masice.

În al treilea rând, SRL opinează că, actul de sesizare a Consiliului este în acord cu practica autorităților contractante care au inițiat proceduri de achiziție de autobuze electrice, de a solicita în etapa depunerii ofertelor certificatul de omologare pentru autobuzul în serie, urmând ca certificarea pentru elemente specifice care decurg din necesitatea adaptării autobuzului la cerințele speciale ale caietului de sarcini - precum echiparea cu sistemul de captare tip pantograf - să fie obținute până la momentul livrării autobuzelor.

Contestatoarea mai arată că în cazul de față, s-ar restricționa accesul în favoarea acelor participanți care au deja un autobuz omologat, cu toate specificațiile date. De asemenea, o abordare rigidă a autorității ar putea naște suspiciuni rezonabile că există un potențial ofertant care deține un model de autobuz certificat/omologat cu un model de autobuz electric îndeplinind 100% din cerințele documentației de atribuire, inclusiv cerințele referitoare la subansamble suplimentare, respectiv echiparea cu sistemul de captare tip pantograf. Ori, aceste tehnologii sunt de o relativă noutate, astfel încât o cerință de certificare/omologare a unui model de autobuz, incluzând aceste elemente la momentul depunerii ofertelor ar fi de natură să restrângă și să limiteze, în mod

nejustificat, concurența, contrar prevederilor art. 50 din Legea nr. 98/2016.

.... SRL consideră că este imposibil ca toți potențialii ofertanți să dețină, la momentul depunerii ofertelor, câte un model de autobuz electric deja omologat care să îndeplinească toate cerințele tehnice impuse de autoritatea contractantă, incluzând dotări/echipări/subansamble configurate, astfel încât să răspundă unor cerințe specifice din documentația de atribuire.

În cele ce urmează, contestatoarea invocă practica CJUE (cauza C-413/2017), concluzionând că pentru asigurarea deplină a principiului transparenței procedurii, dar și pentru a se asigura faptul că nu se impun bariere concurențiale nejustificate pentru participarea cu ofertă la această procedură, solicită „obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire, în sensul clarificării exprese a cerinței că, la momentul ofertării, certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric de serie ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și cerințele caietului de sarcini.

O altă critică formulată de SRL vizează eliminarea cerinței potrivit căreia *„La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă.”* - pag. 4 din caietul de sarcini. Cerința din caietul de sarcini referitoare la prezentarea buletinului E-SORT de la pag. 4 stabilește următoarele: *„Autonomia autobuzului va fi minim 200 km, între două încărcări succesive, calculate conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu). Buletinul E-SORT ciclul 1, în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, va fi prezentat la ofertă.*

La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă.”

În aceeași ordine de idei, contestatoarea subliniază că testele E-SORT sunt teste sigure, fiabile, efectuate de autoritățile de omologare acreditate. Efectuarea unui nou test SORT la livrarea primului autobuz necesită timp și este costisitoare. Testele SORT sunt teste, care potrivit protocolului UITP necesită ca vehiculul să parcurgă un număr relevant de km, să fie rodât, înainte să poată fi testat, ceea ce nu este aplicabil pentru livrarea primului autobuz în configurația specială, solicitată de autoritate în cadrul acestei proceduri.

Mai mult, SRL arată că procedura de testare UITP urmărește să realizeze estimări realiste ale consumului, în anumite condiții de încărcare, pentru care se aplică estimări și echivalente, sens în care angajarea unui nou cost cu testul SORT tot pentru cele mai bune estimări și nu ca suport pentru testare și recepție nu este justificată în contextul procedurii. Testele SORT sunt afectate de condițiile de mediu (precum vânt, temperatură, gradul de uscare a carosabilului etc.) - aceste condiții trebuie să fie aceleași pentru ca rezultatele să fie aceleași, ceea ce nu este cazul în contextul acestei proceduri.

Prin urmare, contestatoarea subliniază că această cerință impune o sarcină excesivă operatorilor economici participanți la procedură, prin obligația de a depune două buletine E-SORT - atât la depunerea ofertelor, cât și ulterior, la livrarea primului autobuz, fiind astfel restrictivă de concurență.

În aceste condiții, SRL consideră că se impune modificarea caietului de sarcini și eliminarea cerinței/obligației prevăzute pe pag. 4 a caietului de sarcini, și anume: *„La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă”*.

În altă ordine de idei, contestatoarea susține că se impune obligarea autorității contractante la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor. În susținerea afirmației sale, SRL invocă art. 153 alin. (1) și alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

Astfel, având în vedere faptul că: (i) măsurile de remediere solicitate a fi adoptate de autoritatea contractantă în sensul completării/modificării unor elemente din documentația de atribuire sunt de natură a modifica documentele achiziției, precum și că (ii) perioada rămasă până la data limită pentru primirea ofertelor este relativ scurtă, respectiv 28.07.2022, iar cel mai probabil soluționarea contestației pe fond, se va realiza spre finalul acestei perioade, se impune obligarea autorității contractante la prelungirea corespunzătoare a perioadei stabilite pentru depunerea ofertelor, cu un termen rezonabil care să permită ofertanților să își adapteze oferta la modificările dispuse la documentația de atribuire.

Prin adresa nr. 32600/1555/C5/29.06.2022, Consiliul a solicitat contestatoarei, în temeiul art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, să transmită în termen de 5 zile lucrătoare de la data sesizării Consiliului, sub sancțiunea respingerii contestației ca inadmisibilă, recipisa de consemnare a cauțiunii, în original, în cuantum de 220.000 lei, cu precizarea că aceasta se va constitui conform art. 1057 din Codul de procedură civilă, coroborat cu art. 68 din Legea nr. 101/2016 la CEC Bank - S.A. sau la orice altă instituție de credit care efectuează astfel de operațiuni, pe numele părții respective, la dispoziția CNSC.

De asemenea, Consiliul a solicitat SRL, înaintarea contestației, în original.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, datată 29.06.2022, înregistrată al Consiliu sub nr. 32587/29.06.2022, SRL a înaintat, în original, Recipisa de consemnare nr. 208187817/1, în sumă de 220.000 RON, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria la data de 29.06.2022.

Prin adresa nr. 32874/1555/C5/01.07.2022, Consiliul a solicitat autorității contractante înaintarea dosarului achiziției publice, a punctului de vedere, precum și a dovezii privind publicarea contestației în SEAP și transmiterea punctului de vedere către contestatoare.

Prin adresa nr. 300/01.07.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 32952/01.07.2022, a înaintat punctul său de vedere cu privire la contestația depusă de SRL.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 33023/01.07.2022, autoritatea contractantă a confirmat primirea adresei nr. 32874/1555/C5/ 01.07.2022.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 33056/01.07.2022, SRL a înaintat, în copie, Recipisa de consemnare nr. 208187817/1, în sumă de 220.000 RON, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria la data de 29.06.2022.

Prin adresa nr. 306/04.07.2022, transmisă, inițial, prin mijloace electronice, și, ulterior, în original, prin poștă, înregistrată la CNSC sub nr. 33291/05.07.2022 și, respectiv sub nr. 33636/06.07.2022, a transmis punctul său de vedere cu privire la contestația depusă de SRL.

Cu privire la afirmația contestatoarei, potrivit căreia *„în măsura în care această cerință (n.n. privind prezentarea certificatului de omologare) se interpretează în sens restrictiv - în sensul în care ofertantii trebuie să dețină și să depună documentația de atribuire încă de la data depunerii ofertelor - aceasta impune o sarcină excesivă operatorilor economici participanți la procedură, respectiv de natură să limiteze în mod nejustificat și nepermis concurența”*, respectiv, susținerile SRL, potrivit cărora se încalcă dispozițiile art. 159 din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă solicită CNSC să constate că aceste pretinse motive sunt nefondate, având în vedere următoarele argumente:

- „pretinsa” critică formulată de SRL nu constituie un motiv veritabil de contestație împotriva documentației de atribuire, scopul urmărit în realitate de contestatoare fiind acela de a obține o clarificare a cerinței privind depunerea documentației de omologare, respectiv a certificatului de omologare. În acest sens, SRL se putea prevala de dispozițiile legale care îi permiteau formularea unor clarificări. În cele ce urmează, redă prevederile art. 160 din Legea nr. 98/2016, subliniind că, inclusiv din modalitatea de formulare a contestației de către SRL se observă că se solicită, în realitate, clarificarea caietului de sarcini, respectiv (i) dacă se impune ca la data depunerii ofertelor, să se depună certificatul de omologare din care să rezulte că autobuzul respectă toate cerințele din caietul de sarcini sau (ii) la data depunerii ofertelor, operatorii economici pot depune certificatul de omologare pentru autobuzele de serie, urmând ca până la livrare să obțină o extindere a certificatului de omologare, care să ateste că acesta respectă toate cerințele din caietul de sarcini. În acest sens, face trimitere la paragraful 24 din contestație unde SRL solicită: *„obligarea autorității contractante la modificarea documentației de atribuire în sensul clarificării exprese a cerinței ca la momentul ofertării, certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric de serie ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și cerințele caietului de sarcini”*.

- Mai mult de atât, chiar contestatoarea, în cadrul procedurilor de atribuire anterioare cu privire la achiziția de autobuze electrice (care au fost anulate), a uzat de calea procedurală privind formularea clarificărilor cu privire la aceleași aspecte ca cele menționate aici, astfel încât aceasta cunoștea care ar fi fost calea procedurală corectă.

- Având în vedere cele de mai sus, consideră critica formulată de contestatoare, inadmisibilă pe calea contestației și, în subsidiar, nefondată.

- În al doilea rând, autoritatea contractantă precizează că, oricum, cerința din caietul de sarcini privind documentația de omologare - certificatul de omologare este destul de clară. Astfel, la pagina 5 din caietul de sarcini se precizează, în mod clar, că *„Ofertantul va prezenta copiile conform cu originalul ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric ofertat, din care să rezulte:*

- *Autobuzele electrice ofertate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3 emis de către Registrul Auto Român (RAR) sau*

- *Autobuzele electrice ofertate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă în categoria M3.*

- *Dacă la data limită stabilită pentru depunerea ofertelor autobuzele ofertate au doar omologare eliberată de către o autoritate competentă dintr-un stat membru al UE, ofertantul declarat câștigător are obligația de a întreprinde toate demersurile necesare în vederea acordării de către Registrul Auto Român (RAR) a numărului național de registru (în conformitate cu Ordinul MTCT nr. 2132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, cu modificările și completările ulterioare). Numărul național de registru se va obține până la data livrării capului de serie la beneficiar, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare”.*

- Astfel, așa cum rezultă chiar din cerința din caietul de sarcini, redată mai sus, la data depunerii ofertelor se solicită „certificatul” împreună cu anexele acestuia, dar în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului nu documentația de omologare. Ori, după cum se poate observa din analiza cerinței, contestatoarea susține, în mod eronat, că s-a cerut *„varianta complet echipată conform cerințelor documentației de atribuire încă de la data depunerii ofertelor (...)*”. Practic, prin aceste anexe la certificatul de omologare, se identifică ce autobuz de serie este omologat de către furnizor, precum și subansamblele care sunt prezente pe autobuzul de serie și sunt deja omologate în ansamblul autobuzului electric la data depunerii ofertei.

- Autoritatea contractantă susține că solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei, a documentației de omologare pentru autobuzul electric ofertat se referă la vehiculul de serie omologat.

- De asemenea, învederează că prin proiectul de contract se solicită: *„în termen de 30 de zile de la data semnării contractului cu ofertantul declarat câștigător, acesta este obligat de a supune avizării Achizitorului Standardul de Firmă de produs și Proiectul Tehnic. Standardul de firmă este documentul în care producătorul precizează care sunt principalele caracteristici ale produsului, modul de execuție al acestuia. Standardul de firmă va fi întocmit conform Ghidului pentru elaborarea specificației tehnice/standardului de firmă emis de Registrul Auto Român, cod DG- 01-15, ediția 2, revizia 1”*. Solicitarea anexelor certificatului de omologare nu face altceva decât să clarifice că pot exista următoarele situații posibile:

- dacă pantograful este prezent în anexele certificatului de omologare, atunci acest aspect este bifat ca și cerință îndeplinită de către autoritatea contractantă (comisia de evaluare);

- dacă pantograful nu este prezent în anexele certificatului de omologare, dar ofertantul își asumă prin propunerea tehnică că va dota autobuzul oferat cu acest subansamblu, atunci această cerință intră în obligația furnizorului ca, până la data livrării primului autobuz, să obțină de la o autoritate de omologare documentul, prin care se dovedește existența acestui subansamblu pe autobuzul oferat. La livrarea primului autobuz electric, se vor prezenta conform documentației de atribuire, inclusiv certificatul de omologare a autobuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării autobuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor autorității contractante.

- Astfel, ținând cont de cele prezentate mai sus:

- aceste condiții stabilesc că nu se acceptă la ofertă autobuze neomologate, practic produse netestate și neverificate;

- solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la ofertă a certificatului de omologare pentru autobuzul electric oferat se referă la vehiculul de serie omologat și nu este o condiție care să depindă de dotările de echipare solicitate prin caietul de sarcini.

- Totodată, autoritatea contractantă subliniază că nu există nicio cerință în caietul de sarcini care să impună ofertanților să depună la data ofertării certificatul de omologare care să cuprindă și sistemul de captare de tip pantograf.

- În al treilea rând, învederează că SRL invocă, în mod nefondat, dispozițiile art. 159 din Legea nr. 98/2016, având în vedere că acestea nu sunt aplicabile cu privire la certificatul de omologare.

- Referitor la afirmația SRL, potrivit căreia *„în primul rând sunt relevante prevederile art. 159 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, potrivit cărora autoritatea contractantă are obligația de a accepta alte mijloace de probă adecvate, în măsura în care în momentul depunerii ofertelor ofertantul nu deține certificările solicitate, pentru motive care nu îi sunt imputabile”*, autoritatea contractantă menționează că această prevedere se referă la *„certificate sau rapoarte de încercare eliberate de un organism de evaluare a conformității”*, așa cum este definit în art. 158 alin. (3), respectiv *„un organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare,*

certificare și inspecție, acreditat în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93". Ori, aceste rapoarte de încercare nu reprezintă certificate de omologare a vehiculelor așa cum încearcă SRL să inducă prin contestație.

- Referitor la certificatele de omologare, Regulamentul (UE) 2018/858, art. 6 alin. (1) - Obligațiile statelor membre, prevede: „Statele membre instituie sau desemnează propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților respective. Statele membre se asigură că propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței respectă o separare strictă a rolurilor și responsabilităților și că acestea funcționează independent unele de celelalte. Respectivile autorități pot fi în cadrul aceleiași organizații, cu condiția ca activitățile lor să fie gestionate în mod autonom, ca parte a unor structuri separate”.

- În aceeași ordine de idei, arată că certificatele de omologare sunt documente legale prin care vehiculul „primește”, de la autoritatea de omologare a statului respectiv, dreptul de a circula pe drumurile publice. Acest certificat de omologare nu poate fi asimilat cu un certificat sau raport de încercare, așa cum încearcă contestatoarea să impună, astfel încât să intre sub incidența art. 159 din Legea nr. 98/2016.

În continuare, autoritatea contractantă arată că și pretinsul motiv invocat de SRL privind testele E-sort este nefondat.

- În primul rând, MUNICIPIUL BUCUREȘTI subliniază că referitor la cel de-al doilea motiv invocat cu privire la testele E-Sort, în realitate contestatoarea nu invocă niciun motiv de nelegalitate veritabil al documentației de atribuire. SRL susține că prin cerințele privind obligația de a depune două buletine E-SORT atât la depunerea ofertelor, cât și ulterior, la livrarea primului autobuz, se impune o sarcină excesivă operatorilor economici, care ar fi restrictivă de concurență. Cu toate acestea, SRL nu motivează în niciun fel cum ar putea fi restrictivă de concurență cerința privind prezentarea buletinelor E-Sort atât la depunerea ofertelor, cât și la livrare.

- În al doilea rând, autoritatea contractantă subliniază că a impus prezentarea buletinului E-Sort la livrare, tocmai pentru a verifica că toate cerințele tehnice din documentația de atribuire sunt respectate la livrarea autobuzelor, având în vedere că omologarea subansamblelor și a caracteristicilor tehnice suplimentare nu este necesară la momentul depunerii ofertelor. La livrare însă, autoritatea contractantă trebuie să aibă siguranța că autobuzele livrate respectă toate caracteristicile tehnice din documentația de atribuire

- În plus, precizează că prin standardul E-SORT se specifică că rapoartele SORT se emit, având la bază inclusiv parametrii de masă ai vehiculului. Autonomia autobuzului care se va prezenta la ofertă și va fi dovedită prin buletinul E-SORT constituie factor de evaluare și oferta va fi punctată corespunzător acestui document. Modificările constructive,

respectiv echiparea cu subansamble și modificările masice ale vehiculului livrat ce decurg din aceste modificări pot conduce la reducerea autonomiei reale față de cea prezentată la ofertă și implicit nerespectarea propunerii tehnice și a punctajului obținut.

- Prin urmare, își menține solicitarea din caietul de sarcini *„La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă”*, pentru următoarele motive:

- autoritatea contractantă dorește prin solicitarea unui test E-SORT să verifice îndeplinirea cerinței ca autobuzul livrat complet să respecte autonomia declarată de ofertant prin propunerea tehnică.

- autobuzul de serie prezentat în ofertă poate să cuprindă sau nu (conform anexelor certificatului de omologare solicitate) pantograful și/sau alte subansamble care poate să influențeze prin masele proprii testul E-SORT inițial.

- cele două documente - certificat de omologare/test E-SORT sunt solicitate, inițial - pentru autobuzul de serie (care poate să nu cuprindă toate subansamblele cerute de autoritatea contractantă prin documentația de atribuire); în mod similar se vor cere aceste documente pentru autobuzul complet echipat la prima livrare.

Față de capătul de cerere privind prelungirea duratei de depunere a ofertelor, autoritatea contractantă susține că este nefondat. În acest sens, arată următoarele:

- În primul rând, având în vedere că motivele de contestație împotriva documentației de atribuire sunt nefondate, se impune respingerea capătului de cerere privind prelungirea duratei de depunere a ofertelor.

- În al doilea rând, chiar și în condițiile în care s-ar aprecia că ar fi fondată contestația, prelungirea duratei de depunere a ofertelor nu este necesară.

- De asemenea, precizează că potrivit art. 153 alin. (1) din Legea nr. 98/2016: *„Autoritatea contractantă prelungește perioada stabilită în anunțul de participare sau în documentele achiziției pentru depunerea ofertelor/solicitărilor de participare în cazul în care se modifică semnificativ documentele achiziției.”* Ori, chiar și în condițiile în care s-ar admite contestația privind *„clarificarea în mod expres a cerinței privind prezentarea certificatului de omologare”* și s-ar elimina cerința privind prezentarea testului E-Sort la livrarea primului autobuz, nu se produce o modificare semnificativă a documentației de atribuire, ci cel mult se poate considera că s-ar elimina o cerință din caietul de sarcini, aspect care nu necesită prelungirea perioadei de depunere a ofertelor.

- Pentru aceste considerente, autoritatea contractantă solicită CNSC să constate că nu sunt îndeplinite condițiile pentru a se dispune prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, având în vedere că nu se produce nicio modificare a documentației de atribuire.

În cauza care formează obiectul prezentului dosar, s-a transmis, inițial, prin mijloace electronice (e-mail), și, ulterior, în original, prin poștă, *„cererea de intervenție voluntară”* nr. 184/08.07.2022,

înregistrată la Consiliu sub nr. 34188/08.07.2022 și, respectiv, sub nr. 35031/ 14.07.2022, formulată de SA, în calitate de ofertant interesat de participarea la procedură, prin care a solicitat admiterea contestației SRL, astfel cum a fost formulată.

Cu privire la admisibilitatea cererii sale de intervenție, SA invocă art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, subliniind că are calitatea de operator economic interesat să participe la procedura de atribuire și justifică un interes legitim derivat din dreptul propriu de a depune ofertă în condiții nediscriminatorii și cu respectarea principiilor liberei concurențe și legalității, în vederea obținerii contractului de furnizare.

De asemenea, intervenienta arată că autoritățile contractante, în conformitate cu prevederile art. 50 din Legea nr. 98/2016, nu vor concepe sau structura achizițiile sau elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor Legii nr. 98/2016 sau al restrângerii artificiale a concurenței. Ori, se consideră că există o restrângere artificială a concurenței, în cazul în care achiziția sau elemente ale acestora sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza sau dezavantaja, în mod nejustificat, anumiți operatori economici, după cum reglementează art. 50 din Legea nr. 98/2016.

Totodată, SA menționează că 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 potrivit cu dispozițiile art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016.

Astfel, în acest sens, se impune după cum susține și probează SRL:

- Modificarea cerinței privind documentația de omologare a autobuzului electric ofertat, în sensul clarificării exprese a cerinței că la momentul ofertării, certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și cerințele caietului de sarcini – pag. 4 din caietul de sarcini;

- Eliminarea cerinței, potrivit căreia *„La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-Sort pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă”* – pag. 4 din caietul de sarcini.

Mai mult decât atât, intervenienta susține că motivele invocate de către SRL în contestația sa sunt legale și întemeiate venind din partea unui fabricant de autobuze responsabil inclusiv de omologarea produselor fabricate, ori, de pildă, de efectuarea testelor de consum.

.... SA mai arată că și societatea sa este tot un producător de autobuze cu experiență în producția, omologarea și testarea autobuzelor fabricate. În aceste condiții, intervenienta subliniază că este total de acord și susține motivele invocate de către SRL.

Intervenienta consideră că este corect ca ofertanții să prezinte la data depunerii ofertelor certificatul de omologare RAR sau UE pentru autobuzul de serie ofertat, urmând ca ulterior, până la livrare, ofertantul

declarat câștigător să obțină extinderea omologării conform tuturor cerințelor din caietul de sarcini, aceasta cu atât mai mult cu cât, în caietul de sarcini se solicită: *„ofertantul va prezenta «copiile conform cu originalul» ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric ofertat, din care să rezulte că:*

- *Autobuzele electrice oferite sunt omologate cu certificate de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Român (RAR) sau*

- *Autobuzele electrice oferite sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă, în categoria M3”.*

.... SA opinează că din analiza acestei cerințe, se înțelege că autoritatea contractantă solicită ca potențialii ofertanți să dețină omologare de serie RAR sau UE pentru tipul de autobuz ofertat categoria M3, fără a solicita ca autobuzele să fie omologate de tip RAR sau UE conform cu toate cerințele/specificațiile tehnice din caietul de sarcini.

Intervenienta consideră că este corect să fie interpretat în sensul prezentării omologării de serie la data depunerii ofertelor - cerințele din caietul de sarcini variază de la o procedură la alta, potențialii ofertanți având posibilitatea tehnică și legală de a adapta produsele și omologarea conform tuturor cerințelor din caietele de sarcini.

Este cazul, spre exemplu, sistemului de captare de tip pantograf care nu este un subsistem constituent principal, motiv pentru care omologarea autobuzului cu subsistemul de pantograf se poate asigura cu extensie la certificatul de omologare deja existent, extensie prezentată înainte de livrare.

.... SA mai arată că pantograful este doar o variantă secundară/opțională - alternativă de încărcare care nu influențează funcționalitatea autovehiculului, motiv pentru care în marea majoritate a cazurilor, echiparea cu pantograf face obiectul unei extensii a omologării de serie.

Un alt aspect subliniat de intervenientă este că o mențiune în caietul de sarcini de tipul: *„Dacă varianta sau versiunea ofertată conform cerințelor din prezentul caiet de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare de tip, ofertantul va depune la ofertare o declarație - angajament prin care se obligă să prezinte, cu cel puțin 30 de zile înainte de livrarea primului autobuz electric, o extindere a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu, varianta sau versiunea ofertată, conformă cu cerințele caietului de sarcini însoțită de copia cu semnătură electronică extinsă a certificatului de omologare CE pentru tipul de vehicul ofertat și pentru care se angajează să obțină până la livrare, o extindere a omologării de tip”*, asigură autoritatea contractantă de primirea la livrare a unui produs omologat conform cu toate cerințele din caietul de sarcini, concomitent cu asigurarea accesului mai multor oferte la procedură.

Este cazul, spre exemplu a două licitații organizate de MINISTERUL DEZVOLTĂRII LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI, unde s-a înțeles că produsul ce va fi livrat va fi omologat conform cu toate cerințele din caietul de sarcini și unde s-au prezentat nu mai puțin de 6

oferte, asigurându-se deci o concurență ridicată, aceasta cu atât mai mult cu cât în domeniu sunt instrumente legale, cum ar fi Directiva CE 2007/46 și Regulamentul UE 2018/858, care stabilesc cadrul pentru omologarea autovehiculelor și acordarea extensiilor la omologare.

Prin urmare, SA consideră că pentru asigurarea unei concurențe reale, fără a fi utilizate, fără justificare, bariere concurențiale, se impune obligarea autorității contractante să clarifice expres cerința că la momentul ofertării certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a autobuzului cu oferta și cerințele din caietul de sarcini.

În ceea ce privește cerința ca la livrarea primului autobuz să se prezinte un nou buletin E-Sort pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă, SA subliniază că este de acord cu SRL și solicită eliminarea acestei cerințe, testele SORT fiind afectate de condițiile de mediu (precum vânt, temperatură, gradul de uscare a carosabilului), aceste condiții trebuie să fie aceleași pentru ca rezultatele să fie aceleași, ceea ce este imposibil.

Prin adresele nr. 34400/1555/C5/11.07.2022 și nr. 34402/1555/C5/ 11.07.2022, Consiliul a solicitat contestatoarei și autorității contractante eventuale susțineri referitoare la cererea de intervenție depusă de SA.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 34542/12.07.2022, SRL a confirmat primirea adresei nr. 34400/1555/C5/11.07.2022.

Prin corespondența înregistrată la CNSC sub nr. 34590/12.07.2022, autoritatea contractantă a confirmat primirea adresei nr. 34402/1555/C5/ 11.07.2022.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, nedată, înregistrată la CNSC sub nr. 34770/13.07.2022, contestatoarea a înaintat un „punct de vedere”.

Cu privire la răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 94924/08.07.2022, SRL arată următoarele:

- Prin contestația formulată, a solicitat modificarea cerinței privind documentația de omologare a autobuzului electric ofertat, în sensul clarificării exprese a cerinței că la momentul ofertării, certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric de serie ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și la cerințele caietului de sarcini - pag. 4 din caietul de sarcini.

- Prin răspunsul consolidat la solicitările de clarificări nr. 94924/08.07.2022, autoritatea contractantă a clarificat documentația de atribuire, în sensul că:

„Solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei, a certificatului de omologare și anexele acestuia pentru autobuzul electric ofertat se referă la vehiculul de serie omologat.

Solicitarea anexelor certificatului de omologare nu face altceva decât să clarifice, de exemplu pentru pantograf că pot exista următoarele situații posibile:

- *dacă pantograful este prezent în anexele certificatului de omologare, atunci acest aspect este bifat ca și cerință îndeplinită de către autoritatea contractantă (comisia de evaluare);*

- *dacă pantograful nu este prezent în anexele certificatului de omologare, dar ofertantul își asumă prin propunerea tehnică că va dota autobuzul ofertat cu acest subansamblu, ofertantul va depune la ofertare o declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, conform standardului de firmă elaborat de furnizor și avizat de autoritatea contractantă și anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește existența acestui subansamblu pe autobuzul ofertat. La livrarea primului autobuz electric, se vor prezenta conform documentației de atribuire, inclusiv certificatul de omologare a autobuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării autobuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor autorității contractante.*

Declarația-angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al autobuzului de serie și anexele acestuia și se va constitui ca anexă la contract.

Atașăm formularul Declarație-angajament pentru obținerea omologării autobuzului conform cerințelor caietului de sarcini."

- Astfel, autoritatea contractantă a clarificat această chestiune, acceptând, în mod expres, o extensie a omologării existente; în această situație nu este obligatorie prezentarea, la momentul ofertării, a omologării autobuzului electric ofertat dotat cu elementele speciale suplimentare solicitate de autoritatea contractantă.

- Prin urmare, cu privire la acest capăt de cerere, SRL nu consideră că se impun modificări suplimentare.

Cu privire la cererea de intervenție voluntară formulată de SA, contestatoarea apreciază că este admisibilă și temeinică, operatorul economic susținând întrutotul argumentele invocate de societatea sa, iar, în calitate de operator economic interesat, este îndreptățit să intervină în prezenta procedură.

Față de punctul de vedere formulat de, în continuare, contestatoarea se referă la capătul de cerere privind necesitatea eliminării cerinței potrivit căreia „La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT *depus la ofertă*". - pag. 4 din caietul de sarcini.

.... SRL susține că nelegalitatea documentației de atribuire, în sensul solicitării unui nou test E-SORT la livrare, rezidă în următoarele aspecte:

- Pe de o parte, testele SORT sunt teste care potrivit protocolului UITP necesită ca vehiculul să parcurgă un număr relevant de km, să fie rodat, înainte să poată fi testat, ceea ce nu este aplicabil pentru livrarea primului autobuz în configurația specială, solicitată de autoritatea contractantă în cadrul acestei proceduri;

- Pe de altă parte, în situația în care certificatul de omologare inițial/ testul E-SORT inițial este eliberat pentru autobuzul de serie (fără

subansamblele specifice/pantograf), în mod inevitabil vor exista diferențe între testul inițial și testul ce ar fi prezentat la livrare. De altfel, chiar și în lipsa unor subansamble suplimentare, este imposibil ca două teste E-SORT efectuate în condiții diferite să aibă aceleași rezultate, acestea fiind influențate inclusiv de condițiile de mediu (precum vânt, temperatură, gradul de uscare a carosabilului etc.) - aceste condiții trebuie să fie aceleași pentru ca rezultatele să fie aceleași, ceea nu este cazul în contextul acestei proceduri.

Prin urmare, SRL reiterează că această cerință impune o sarcină excesivă operatorilor economici participanți la procedură, prin obligația de a depune două buletine E-SORT - atât la depunerea ofertelor, cât și ulterior, la livrarea primului autobuz, fiind astfel restrictivă de concurență.

În subsidiar, contestatoarea menționează că documentația de atribuire ar trebui să permită cel puțin o variație între cele două teste E-SORT, pentru a evita astfel acordarea unui drept discreționar autorității contractante de a anula contractul încheiat cu ofertantul declarat câștigător la cea mai mică variație a rezultatului testului E-SORT la livrare.

În ceea ce privește cererea de prelungire a perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor, SRL își menține solicitarea.

Ori, având în vedere faptul că: (i) măsurile de remediere solicitate a fi adoptate de autoritatea contractantă în sensul completării/modificării unor elemente din documentația de atribuire sunt de natură a modifica documentele achiziției, precum și că: (ii) perioada rămasă până la data limită pentru primirea ofertelor este relativ scurtă, respectiv 28.07.2022, iar cel mai probabil soluționarea prezentei contestații pe fond, se va realiza spre finalul acestei perioade, se impune obligarea autorității contractante la prelungirea corespunzătoare a perioadei stabilite pentru depunerea ofertelor, cu un termen rezonabil care să permită ofertanților să își adapteze oferta la modificările dispuse la documentația de atribuire.

Cu privire la susținerile autorității contracte referitoare la inadmisibilitatea criticilor formulate de SRL, contestatoarea arată următoarele:

(i) Contestația SRL s-a bazat pe motivele de nelegalitate a documentației de atribuire prevăzute în cuprinsul acesteia, lucru care este de natură să justifice formularea unei contestații, având în vedere obligația autorității contractante de a formula cerințe complete, corecte și precise potrivit art. 154 din Legea nr. 98/2016.

(ii) Posibilitatea adresării unor solicitări de clarificări autorității contractante nu este de natură a limita dreptul SRL și a oricărui ofertant interesat de a depune o contestație vizând modificarea aceluiași aspecte ca cele vizate de o solicitare de clarificări. Formularea criticilor pe calea contestației este un drept prevăzut de lege și poate fi exercitat în condițiile prevăzute de normele aplicabile.

În plus, SRL învederează că dreptul de a solicita clarificări și dreptul de a formula contestație împotriva documentației de atribuire nu se exclud reciproc, fiind posibilități aflate, în mod cumulativ, la dispoziția oricărui ofertant interesat.

(iii) Contestadoarea subliniază că și în ipoteza solicitării unor clarificări cu privire la aceleași aspecte, operatorii economici au interesul să transmită o contestație având același obiect, aceasta fiind admisibilă, întrucât o solicitare de clarificări poate fi respinsă de către autoritatea contractantă, ea nefiind ținută să justifice respingerea sau să modifice în vreun fel documentația ca urmare a unei astfel de solicitări.

Ori, într-un astfel de caz, operatorul economic interesat este practic lipsit de orice altă posibilitate de a solicita intervenția unei instanțe pentru restabilirea legalității.

Astfel, existând un drept discreționar cu privire la răspunsurile pe care le poate da autoritatea contractantă la solicitările de clarificări, nu există un control subsecvent de legalitate/oportunitate a deciziei autorității contractante, fapt de natură a afecta întreaga procedură, cu potențial impact inclusiv asupra principiului eficienței utilizării a fondurilor publice. O contestație formulată ulterior răspunsurilor la solicitările de clarificări ar fi fost tardivă și nu și-ar fi atins scopul.

Prin adresa nr. 312/12.07.2022, înregistrată la CNSC sub nr. 34779/13.07.2022, autoritatea contractantă a înaintat un punct de vedere.

Cu privire la aspectele invocate de intervenientă, precizează următoarele:

- A. Motivul de contestație nr. 1 cu privire la cerințele privind certificatul de omologare este, (i), în principal, lipsit de interes/obiect și, (ii), în secundar, nefondat.

În susținerea afirmației sale, autoritatea contractantă învederează următoarele:

- Pretinsa critică formulată de SRL nu constituie un motiv veritabil de contestație împotriva documentației de atribuire, ci scopul urmărit este de a obține o clarificare a cerinței privind depunerea documentației de omologare, respectiv a certificatului de omologare. În acest sens, invocă art. 160 din Legea nr. 98/2016.

- subliniază că acest fapt este confirmat chiar de conduita intervenientei SA, care s-a prevalat de dispozițiile legale care îi permiteau formularea unor clarificări în sensul că a depus în SEAP pe data de 04.07.2022 ora 11:28 o solicitare de clarificări privind omologarea.

- Autoritatea contractantă învederează că la pag. 49-51 din răspunsul la clarificări publicat în SEAP pe data 11.07.2022, a răspuns acestei solicitări de clarificare a intervenientei SRL după cum urmează:

- solicitarea de clarificare nr. 8 primită din partea unui operator economic: [...]

Răspuns 1:

„La pagina 4 din caietul de sarcini se precizează în mod clar că «Ofertantul va prezenta copiile conform cu originalul ale certificatului de

omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, din care să rezulte:

- Autobuzele electrice oferate sunt omologate cu certificat de homologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3 emis de către Registrul Auto Român (RAR) sau

- Autobuzele electrice oferate sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă în categoria M3.

Dacă la data limită stabilită pentru depunerea ofertelor autobuzele oferate au doar homologare eliberată de către o autoritate competentă dintr-un stat membru al UE, ofertantul declarat câștigător are obligația de a întreprinde toate demersurile necesare în vederea acordării de către Registrul Auto Român (RAR) a numărului național de registru (în conformitate cu Ordinul MTCT nr. 2132/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind homologarea individuală, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, cu modificările și completările ulterioare). Numărul național de registru se va obține până la data livrării capului de serie la beneficiar, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare».

La data depunerii ofertelor se solicită «certificatul» împreună cu anexele acestuia, dar în care să fie menționate, explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului.

Practic, prin aceste anexe la certificatul de homologare, se identifică ce variantă, versiune de autobuz de serie este omologat de către furnizor, precum și subansamblele care sunt prezente pe autobuzul de serie și sunt deja omologate în ansamblul autobuzului electric la data depunerii ofertei.

CertIFICATELE de homologare sunt documente legale prin care vehiculul «primește» dreptul de la autoritatea de homologare a statului respectiv, de a circula pe drumurile publice.

Solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei a certificatului de homologare și anexele acestuia pentru autobuzul electric oferat se referă la vehiculul de serie omologat.

Solicitarea anexelor certificatului de homologare nu face altceva decât să clarifice, de exemplu pentru pantograf că pot exista următoarele situații posibile:

- dacă pantograful este prezent în anexele certificatului de homologare, atunci acest aspect este bifat ca și cerință îndeplinită de către autoritatea contractantă (comisia de evaluare);

- dacă pantograful nu este prezent în anexele certificatului de homologare, dar ofertantul își asumă prin propunerea tehnică că va dota autobuzul oferat cu acest subansamblu, ofertantul va depune la ofertare o Declarație-angajament prin care se obligă să prezinte, conform standardului de firmă elaborat de furnizor și avizat de autoritatea contractantă și anterior obținerii numărului național de registru, documentul de homologare de tip emis de o autoritate de homologare, prin care se dovedește existența acestui subansamblu pe autobuzul oferat; la livrarea primului autobuz electric, se vor prezenta conform

documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a autobuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării autobuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor autorității contractante.

Declarația-angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al autobuzului de serie și anexele acestuia și se va constitui ca anexă la contract.

Atașăm formularul Declarației-angajament pentru obținerea omologării autobuzului conform cerințelor caietului de sarcini".

Astfel, ținând cont de cele prezentate mai sus:

- aceste condiții stabilesc că nu se acceptă la ofertă autobuze neomologate, practic produse netestate și neverificate;
- solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la ofertă a certificatului de omologare pentru autobuzul electric ofertat se referă la vehiculul de serie omologat și nu este o condiție care să depindă de dotările de echipare solicitate prin caietul de sarcini.

Drept urmare, susține că critica SRL și a intervenientei cu privire la certificatul de omologare este lipsită de interes, având în vedere că autoritatea contractantă a clarificat acest aspect în sensul solicitat de contestatoare prin răspunsul la clarificări de mai sus.

În continuare, autoritatea contractantă arată că pretinsul motiv invocat de contestatoare privind testele E-sort este nefondat.

În susținerea afirmației sale, menționează următoarele:

- În primul rând, intervenienta și/sau contestatoarea nu au formulat o solicitare de clarificare privind testele E-sort.

- În al doilea rând, autoritatea contractantă a impus prezentarea buletinului E-Sort la livrare, tocmai pentru a verifica că toate cerințele tehnice din documentația de atribuire sunt respectate la livrarea autobuzelor, având în vedere că omologarea subansamblelor și a caracteristicilor tehnice suplimentare nu este necesară la momentul depunerii ofertelor. La livrare, autoritatea contractantă trebuie să aibă siguranța că autobuzele livrate respectă toate caracteristicile tehnice din documentația de atribuire

- În plus, precizează că prin standardul E-SORT se specifică că rapoartele SORT se emit având la bază inclusiv parametrii de masă ai vehiculului. Autonomia autobuzului care se va prezenta la ofertă și va fi dovedită prin buletinul E-SORT constituie factor de evaluare și oferta va fi punctată corespunzător acestui document. Modificările constructive respectiv echiparea cu subansamble și modificările masice (adică de greutate) ale vehiculului livrat ce decurg din aceste modificări pot conduce la reducerea autonomiei reale față de cea prezentată la ofertă și implicit nerespectarea propunerii tehnice și a punctajului obținut.

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

...., în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire prin „licitație deschisă”, online, fără etapă finală de licitație electronică a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Achiziția unui număr de 100 autobuze electrice și a infrastructurii de încărcare necesară acestora”, cod CPV 34144910-0 (Rev.2), prin

publicarea în SEAP a anunțului de participare simplificat nr. CN1043613/16.06.2022, stabilind „termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare”, la data de 18.07.2022, ora 15.00, criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț” și valoarea estimată, fără TVA, de 304.670.300 lei fără TVA.

Prin Anunțul de tip erată EN1037637/26.06.2022, „termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare”, a fost modificat la data de 28.07.2022, ora 15.00.

Fiind nemulțumită de unele prevederi ale documentației de atribuire, SRL a depus contestația care formează obiectul prezentului dosar, solicitând următoarele:

- obligarea autorității contractante la adoptarea de măsuri de remediere în sensul modificării/eliminării unor elemente din documentația de atribuire, conform celor detaliate în contestație;

- prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentației de calificare și elaborare a ofertelor, în temeiul dispozițiilor art. 153 din Legea nr. 98/2016;

- suspendarea procedurii sau aplicării oricărei decizii luate de autoritatea contractantă, până la soluționarea prezentei contestații, în temeiul art. 22 și 23 din Legea nr. 101/2016;

- obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor de judecată.

Cererea de suspendare a procedurii formulată de SRL a fost soluționată de Consiliu prin Încheierea nr. 1744/C5/1555 din data de 04.07.2022, fiind respinsă, ca nefondată.

.... SRL a depus la dosarul cauzei, în original, dovada respectării prevederilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv Recipisa de consemnare nr. 208187817/1 din data de 29.06.2022, eliberată de CEC Bank – Sucursala Victoria în sumă de 220.000 lei.

Recipisa de consemnare se va restitui în condițiile stipulate de art. 1.064 din Codul de procedură civilă, coroborate cu dispozițiile art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

În cauza care formează obiectul prezentului dosar, SRL (operator economic interesat să participe la procedura de atribuire), a transmis, la data de 08.07.2022, prin mijloace electronice (e-mail), Consiliului, autorității contractante și contestatoarei „cererea de intervenție voluntară” accesorie (în sprijinul SRL) nr. 184/08.07.2022, înregistrată la Consiliu sub nr. 34188/08.07.2022, prin care a solicitat admiterea contestației SRL, astfel cum a fost formulată.

Consiliul constată că această cerere de intervenție a fost formulată cu respectarea prevederilor art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 [„(3) Până la soluționarea contestației de către Consiliu, operatorii economici interesați să participe la procedura de atribuire, respectiv, după caz, operatorii economici participanți la procedura de atribuire pot formula cerere de intervenție voluntară în litigiu, potrivit prevederilor Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu

modificările ulterioare, în termen de 10 zile de la data publicării în SEAP a contestației. În cazul procedurilor a căror inițiere nu se realizează prin publicare în SEAP, termenul de 10 zile se calculează de la data comunicării contestației”], în condițiile în care, la data de 28.06.2022 autoritatea contractantă a publicat în SEAP contestația formulată de SRL, astfel că termenul limită de depunere a unei astfel de cereri, calculat prin aplicarea dispozițiilor anterior citate, s-a împlinit la data de 08.07.2022, rezultând că această cerere de intervenție transmisă Consiliului, autorității contractante și contestatoarei prin mijloace electronice (e-mail), la data de 08.07.2022, a fost depusă în cadrul termenului legal anterior calculat.

Consiliul apreciază că această cerere prezintă natura juridică a unei cereri de intervenție accesorie, deoarece sprijină poziția contestatoarei în sensul admiterii contestației formulată de aceasta.

Având în vedere dispozițiile art. 17 alin. (3) și art. 68 din Legea nr. 101/2016, coroborate cu prevederile art. 61 alin. (3), art. 63, art. 64, art. 65 și art. 67 din Codul de procedură civilă, dar și faptul că SRL este un operator economic interesat să participe la procedura de atribuire, Consiliul admite, în principiu, cererea de intervenție, astfel cum a fost formulată.

Pe fondul cauzei, Consiliul reține că prima critică a contestatoarei vizează următoarea cerință a caietului de sarcini:

- „Ofertantul va prezenta copiile «conform cu originalul» ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric **ofertat**, din care să rezulte că:

- Autobuzele electrice oferite sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3, emis de către Registrul Auto Roman (RAR);

sau

- Autobuzele electrice oferite sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă, în categoria M3”.

În legătură cu această cerință, contestația precizează că se impune **modificarea acesteia „în sensul clarificării** exprese a cerinței ca la momentul ofertei, certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric de serie ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și cerințele caietului de sarcini - pg. 4 din Caietul de sarcini”.

În cadrul punctului de vedere, autoritatea contractantă a arătat, printre altele, următoarele:

- „solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei, a documentației de omologare pentru autobuzul electric ofertat se referă la vehiculul de serie ofertat”;

- „(...) nu se acceptă la ofertă autobuze neomologate, practic produse netestate și neverificate”;

- „solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la ofertă a certificatului de omologare pentru autobuzul electric ofertat se referă la

vehiculul de serie omologat și nu este o condiție care să depindă de dotările de echipare solicitate prin caietul de sarcini”.

Verificând informațiile publicate de autoritatea contractantă în SEAP, Consiliul reține că la data de 08.07.2022, ora 12:36, autoritatea contractantă a publicat în SEAP, Răspunsul consolidat la clarificări înregistrat sub nr. D.P.R. 94924/08.07.2022, în cuprinsul căruia a lămurit cerința caietului de sarcini contestată în sensul dorit de contestatoare.

Astfel, răspunzând următoarelor solicitări de clarificări adresate de operatori economici interesați, și anume:

- „Modificare solicitată:

În vederea evitării unei cerințe restrictive, care poate determina o restrângere a numărului de participanți la procedură sau chiar lipsa de oferte, solicităm autorității contractante să modifice cerința de a prezenta odată cu oferta certificatul de omologare de tip pentru autobuzul oferat, astfel încât certificatul de omologare de tip pentru autobuzul oferat să poată fi prezentat înainte de livrarea primului vehicul” (pag. 26 din Răspunsul consolidat la clarificări înregistrat sub nr. D.P.R. 94924/08.07.2022);

- „(...) se impune completarea caietului de sarcini cu următoarea precizare : «Dacă varianta sau versiunea oferată conform cerințelor din prezentul Caiet de sarcini nu se regăsește în certificatul de omologare de tip, ofertantul vă depune la ofertare o Declarație - angajament prin care se obligă să prezinte, cu cel puțin 30 de zile înainte de livrarea primului autobuz electric, o extindere a omologării de tip ce va cuprinde în mod obligatoriu, varianta sau versiunea oferată, conformă cu cerințele Caietului de sarcini însoțită de copia cu semnătură electronică extinsă a certificatului de omologare CE pentru tipul de vehicul oferat și pentru care se angajează să obțină până la livrare, o extindere a omologării de tip». În aceste condiții pentru asigurarea unei concurențe reale și în avantajul autorității contractante spre a obține mai multe oferte competitive, vă rugăm să confirmați că este suficientă prezentarea la data depunerii ofertelor a certificatului de omologare pentru tipul de autobuz oferat eliberat de RAR ori o autoritate competentă UE, urmând că varianta sau versiunea oferată conform cu cerințele din caietul de sarcini să se prezinte cu 30 de zile înainte de livrare” (pag. 50 din Răspunsul consolidat la clarificări înregistrat sub nr. D.P.R. 94924/08.07.2022),

autoritatea contractantă a precizat următoarele informații relevante cauzei, la pag. 26 – 27 și, respectiv, 50 – 51 din Răspunsul consolidat la clarificări anterior menționat:

„Răspuns 1:

La pagina 4 din Caietul de sarcini se precizează în mod clar că «Ofertantul va prezenta copiile conform cu originalul ale certificatului de omologare de tip cu anexele aferente în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric oferat, din care să rezulte:

- Autobuzele electrice oferite sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule, în categoria M3 emis de către Registrul Auto Român (RAR) sau

- Autobuzele electrice oferite sunt omologate într-unul din statele membre ale UE, de către o autoritate competentă în categoria M3».

Dacă la data limită stabilită pentru depunerea ofertelor autobuzele oferite au doar omologare eliberată de către o autoritate competentă dintr-un stat membru al UE, ofertantul declarat câștigător are obligația de a întreprinde toate demersurile necesare în vederea acordării de către Registrul Auto Roman (RAR) a numărului național de registru (în conformitate cu Ordinul MTCT nr. 2132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, cu modificările și completările ulterioare). Numărul național de registru se va obține până la data livrării capului de serie la beneficiar, pe cheltuiala și pe riscul Furnizorului și fără a afecta termenul de livrare.

La data depunerii ofertelor se solicită «certificatul» împreună cu anexele acestuia, dar în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului. Practic, prin aceste anexe la certificatul de omologare, se identifică ce variantă, versiune de autobuz de serie este omologat de către furnizor, precum și subansamblele care sunt prezente pe autobuzul de serie și sunt deja omologate în ansamblul autobuzului electric la data depunerii ofertei.

Certificatele de omologare sunt documente legale prin care vehiculul «primește» dreptul de la autoritatea de omologare a statului respectiv, de a circula pe drumurile publice.

Solicitarea din caietul de sarcini de prezentare la data depunerii ofertei, a certificatului de omologare și anexele acestuia pentru autobuzul electric oferit se referă la vehiculul de serie omologat.

Solicitarea anexelor certificatului de omologare nu face altceva decât să clarifice, de exemplu, pentru pantograf că pot exista următoarele situații posibile:

- dacă pantograful este prezent în anexele certificatului de omologare, atunci acest aspect este bifat ca și cerință îndeplinită de către autoritatea contractantă (comisia de evaluare);

- dacă pantograful nu este prezent în anexele certificatului de omologare, dar ofertantul își asumă prin propunerea tehnică că va dota autobuzul oferit cu acest subansamblu, ofertantul va depune la ofertare o Declarație - angajament prin care se obligă să prezinte, conform standardului de firmă elaborat de furnizor și avizat de Autoritatea Contractantă și anterior obținerii numărului național de registru, documentul de omologare de tip emis de o autoritate de omologare, prin care se dovedește existența acestui subansamblu pe autobuzul oferit. La livrarea primului autobuz electric, se vor prezenta conform documentației de atribuire inclusiv certificatul de omologare a autobuzului cu anexele acestuia, actualizate conform dotării autobuzului cu subansamblele asumate de furnizor prin propunerea tehnică conform cerințelor Autorității Contractante.

Declarația - angajament cu semnătură electronică extinsă va însoți certificatul de omologare al autobuzului de serie și anexele acestuia și se va constitui ca anexă la contract.

Atașăm formularul Declarație - angajament pentru obținerea omologării autobuzului conform cerințelor Caietului de sarcini”.

Față de cele mai sus menționate, Consiliul apreciază că toate informațiile de mai sus, lămuresc cerința Caietului de sarcini contestată în sensul dorit de contestatoare, astfel solicitarea acesteia din cadrul contestației **„în sensul clarificării** exprese a cerinței ca la momentul ofertării, certificatul de omologare se va depune pentru autobuzul electric de serie ofertat, iar, ulterior, ofertantul declarat câștigător va obține extinderea omologării pentru a include adaptarea corespunzătoare a acestui autobuz la oferta depusă și cerințele caietului de sarcini - pg. 4 din Caietul de sarcini”, apare ca fiind rămasă fără obiect, motiv pentru care va fi respinsă ca atare.

Cea de-a doua critică a contestatoarei vizează următoarea cerință a caietului de sarcini: *„La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă”,* în legătură cu care SRL solicită **eliminarea acesteia.**

Analizând Fișa de date a achiziției, Consiliul reține că la Capitolul II.2.5 - Criterii de atribuire, *„Cel mai bun raport calitate – preț”,* autoritatea contractantă a menționat următorii factori de evaluare:

1. Prețul ofertei; Componenta financiară 60%; Punctaj maxim factor: 60;

2. Componenta tehnică 1 – Garanție extinsă de tip „FULL WARRANTY” (Gx), suplimentară garanției obligatorii; 12% - Punctaj maxim factor: 12;

3. Componenta tehnică 2 - Autonomia de transport garantată de minim 200 km între două încărcări succesive, calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu).

Punctajul pentru factorul de evaluare se acordă astfel:

- pentru valoarea autonomiei de transport maxime se acordă punctaj maxim alocat, respectiv 12 puncte;

- pentru altă valoare a autonomiei de transport, punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$\text{Pctj.n} = (\text{At n} / \text{At max}) \times 12 \text{ puncte}$$

unde:

At max = valoarea cea mai mare a autonomiei de transport, dintre ofertele prezentate;

At n = valoarea autonomiei de transport, din oferta n.

Autonomia de transport de 200 km rezultată din buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu) nu va fi punctată, aceasta fiind cerință minimă obligatorie de îndeplinit în caietul de sarcini.

Se va atașa obligatoriu la ofertă buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu), în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, prin care este

**stabilită autonomia conform cerințelor din caietul de sarcini;
12% - Punctaj maxim factor: 12;**

4. Componenta tehnică 3 - CAPABILITATE DE LIVRARE (redimensionarea graficului de livrare astfel încât tot lotul de 100 de autobuze electrice să fie livrat mai devreme de 14 luni); 10%; Punctaj maxim factor: 10;

5. Componenta tehnică 4 - Coeficientul de disponibilitate peste 95% (factor de maxim); 6%; Punctaj maxim factor: 6

În legătură cu factorul de evaluare „Componenta tehnică 2 -Autonomia de transport garantată de minim 200 km între două încărcări succesive, calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu)”, în „Metodologia de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare” (parte a documentației de atribuire), autoritatea contractantă a menționat următoarele:

„Autonomia de transport a autobuzului va fi minim 200 Km între două încărcări succesive calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu). Această autonomie de transport este considerată pentru o funcționare sigură a autobuzului (descărcare a bateriilor cu funcționare până la limita admisă). Pe de altă parte, se dorește ca masa și volumul bateriilor să fie cât mai mic, în favoarea unui număr cât mai mare de călători transportați. Se acceptă și oferta în care autobuzul va fi dotat și cu supercapacitori pentru înmagazinarea energiei de frânare. Capacitatea lor se va determina astfel încât să înmagazineze o cantitate cât mai mare din energia recuperată la frânare (se va ține cont de caracteristicile de circulație în București, respectiv frecvența frânărilor-demarărilor).

Pentru funcționarea autobuzului cu o autonomie cât mai mare, este important să se reducă greutatea acestuia.

Bateriile vor avea un volum și o masă minimă pentru realizarea autonomiei solicitate, cu o siguranță maximă în exploatare în condițiile climatice în care vor funcționa. Bateriile trebuie să fie ușor de întreținut. Se admite și soluția cu baterii detașabile (ușor de montat și demontat).

Tehnologia bateriilor și modul de realizare a sistemului de stocare a energiei vor asigura funcționarea vehiculului fără a fi influențat de temperatura exterioară. Sistemul de stocare a energiei va asigura funcționarea în gama de temperaturi impuse de regulamentele pentru vehicule cu tracțiune electrică.

Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor vor fi astfel alese de către producătorul autobuzelor, încât să-i asigure acestuia o funcționare sigură cu o autonomie de transport, între două încărcări succesive, garantată de minim 200 Km.

Aceasta este o condiție contractuală și constituie cerința minimă pentru ofertare. Neasumarea prin ofertă a acestei disponibilități, ce reprezintă cerință minimă, face că oferta să devină neconformă. Autoritatea contractantă a stabilit ca ofertantul să poată asigura o autonomie superioară a autobuzelor electrice livrate. Această autonomie de transport mai mare decât cea minimă prevăzută în documentația de atribuire, pentru ofertantul declarat câștigător, devine obligație

contractuală și nerespectarea acesteia atrage aplicarea de penalități conform prevederilor contractuale.

Punctajul pentru factorul de evaluare se acordă astfel:

- pentru valoarea autonomiei de transport maxime se acordă punctaj maxim alocat, respectiv 12 puncte;
- pentru altă valoare a autonomiei de transport, punctajul ofertei n se acordă astfel:

$$\text{Pctj.n} = (\text{At n} / \text{At max}) \times 12 \text{ puncte}$$

unde:

At max = valoarea cea mai mare a autonomiei de transport, dintre ofertele prezentate;

At n = valoarea a autonomiei de transport, din oferta n.

Autonomia de transport de 200 km rezultată din buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu) nu va fi punctată, aceasta fiind cerință minimă obligatorie de îndeplinit în caietul de sarcini.

Se va atașa obligatoriu la ofertă buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu), în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, prin care este stabilită autonomia conform cerințelor din caietul de sarcini.

Justificarea factorului de evaluare – Capabilitatea ofertantului de a livra autobuze cu autonomie de transport mai mare de 200 de km

Prin introducerea acestui factor de evaluare se urmărește creșterea autonomiei de transport în condițiile executării serviciului public pe traseele pe care vor funcționa autobuzele, astfel încât durata între două încărcări succesive să fie cât mai mare și timpii afectați pentru încărcare să nu afecteze programul de transport. Achiziția celor 100 de autobuze electrice va contribui la reducerea emisiilor de echivalent CO₂ generat de transportul rutier motorizat la nivelul Municipiului București (reducerea poluării prin scăderea numărului de autoturisme private, a reducerii timpului de călătorie și a congestiilor), prin atingerea obiectivelor Directivei 2008/50/EC privind protecția mediului, respectiv asigurarea calității aerului, obiectiv prioritar al Planului Integrat de Calitatea Aerului 2018 – 2022 (PICA) elaborat de către Primăria Municipiului București. Acest obiectiv presupune reducerea în cel mai scurt timp a nivelului de poluanți din aer și protecția sănătății locuitorilor Municipiului București. PICA cuprinde măsuri eficiente și cuantificabile prin acțiuni concrete, asumate de factorii responsabili, cu termene scurte și medii de realizare, astfel încât să fie înlăturate cauzele care au dus la declanșarea, în anul 2009, a procedurii de infringement pentru România pe această temă.

Rolul factorului la evaluare:

Prin introducerea acestui factor, interesează valoarea consumului minim specific la sarcina medie (mai apropiat de condițiile reale de exploatare), valoare care cu cât este mai mică, arată că autobuzul electric este unul performant, ce funcționează cu un randament ridicat.

Alocarea punctajului în funcție de importanta factorului

Factorului nr. 2.2. – autonomie de transport - i se acordă ponderea de importanță 30% din totalul de 40 de puncte, rezultând punctajul factorului: 12 puncte.

Ponderea alocată exprimă cerința autorității contractante de a introduce cât mai curând în circulație vehicule de transport public cu autonomie de transport crescută, cu emisii zero, cu zgomot redus în circulație. Prin prezentarea buletinului E-SORT - ciclul 1 (urban greu) în care este prezentată autonomia de transport se va asigura astfel obiectivitatea cerinței și faptul că nu va distorsiona competiția”.

De asemenea, în cadrul Caietului de sarcini, autoritatea contractantă a menționat următoarele cerințe relevante în analiza acestei contestații, la Capitolul 3 – Descrierea produselor solicitate:

„Autonomia autobuzului va fi minim 200 km, între două încărcări succesive, calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu). Buletinul E-SORT ciclul 1, în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, va fi prezentat la ofertă. La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă.

(...)

3.4.1.4.7. SPECIFICAȚII OPERAȚIONALE

Consumul de energie al autobuzului electric (kWh/100 km), se va determina conform procedurii E-SORT ciclul 1 (urban greu) pentru autobuz urban. Buletinul de încercări în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului electric ofertat, realizat de către un laborator acreditat UE, pe baza procedurii E-SORT, va fi prezentat la ofertă.

(...)

3.4.1.5.24.2. BATERIILE DE ACUMULATORI ALE SISTEMULUI REÎNCĂRCABIL DE STOCARE A ENERGIEI DE LA BORDUL AUTOBUZULUI ELECTRIC (...)

Tipul, numărul și caracteristicile tehnice (raportul energie/masă, etc.) ale bateriilor vor fi astfel alese de către producătorul autobuzelor, încât sa-i asigure acestuia o funcționare sigură cu o autonomie de transport, între două încărcări succesive, garantată de minim 200 Km calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu). Buletinul E-SORT ciclul 1, în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, va fi prezentat la ofertă.

(...)

3.4.1.5.24.3. AUTONOMIA AUTOBUZULUI

Autonomia autobuzului va fi minim 200 Km între două încărcări succesive calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu). Buletinul E-SORT ciclul 1, în care să fie menționate explicit marca, tipul și denumirea comercială a autobuzului ofertat, va fi prezentat la ofertă. Autonomia autobuzului va fi declarată la ofertă.

La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă.

(...) 3.4.1.6.2. CONDIȚII DE VERIFICARE

La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă.

Încercările la care trebuie să fie supuse autobuzele și metodele de verificare pentru determinarea:

- *Conformității materialelor și a subansamblelor utilizate;*
- *Caracteristicilor constructive și funcționale;*
- *Caracteristicilor sistemelor de asigurarea microclimatului în cabină și în salonul de călători;*
- *Nivelului de zgomot interior, exterior în mers și în staționare;*
- *Indicatorilor de fiabilitate;*
- *Performanțelor funcționale;*
- *Condițiilor privind securitatea în exploatare;*
- *Respectării normelor de poluare, sănătate și igiena muncii, NTS și AII. (...)”.*

Analizând, în raport de dispozițiile documentației de atribuire anterior reproduse, critica autoarei contestației referitoare la faptul că prin cerința contestată se impune o sarcină excesivă în sarcina operatorilor economici participanți la procedură, prin obligația de a depune două buletine E-SORT, atât la depunerea ofertelor, cât și ulterior la livrarea primului autobuz, fiind astfel restrictivă de concurență, motiv **pentru care se impune eliminarea acesteia**, Consiliul o apreciază ca fiind nefondată pentru următoarele motive:

- autoarea contestației nu demonstrează că cerința contestată este restrictivă de concurență, limitându-se la a face simple susțineri în acest sens, deși conform dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură civilă, *„Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”,* această regulă fiind exprimată prin adagiul *„actori incubit onus probandi”* (reclamantului îi incumbă sarcina probei);

- *„Autonomia de transport garantată de **minim 200 km** între două încărcări succesive, calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu)”* constituie factor de evaluare, care urmează a fi punctat conform dispozițiilor anterior reproduse ale Fișei de date a achiziției, Capitolul II.2.5 - Criterii de atribuire și ale *„Metodologiei de calcul și evaluare pentru acordarea punctajelor fiecărui factor de evaluare”* (parte a documentației de atribuire);

- Autoritatea contractantă a stabilit ca ofertanții să poată asigura o autonomie superioară a autobuzelor electrice livrate. Această autonomie de transport mai mare decât cea minimă prevăzută în documentația de atribuire, pentru ofertantul declarat câștigător, devine obligație contractuală;

- Documentația de atribuire impune anumite dotări/echipări specifice ale autobuzelor electrice pe care autoritatea contractantă intenționează să le achiziționeze prin prezenta procedură de atribuire, fiind astfel necesară o configurare specifică a autobuzelor față de produsul de serie;

- Autobuzul de serie poate să cuprindă sau nu toate dotările/echipări specifice ale autobuzelor electrice pe care autoritatea contractantă intenționează să le achiziționeze prin prezenta procedură de atribuire, situație care influențează rezultatele testului E-SORT;

- Așa cum rezultă din prevederile documentației de atribuire, buletinul E-SORT ciclul 1 (urban greu) și care urmează a fi prezentat în ofertă, este solicitat pentru autobuzul de serie care poate să nu cuprindă toate dotările solicitate prin documentația de atribuire;

- Prin solicitarea autorității contractante ca la livrarea primului autobuz să se prezinte un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă, aceasta dorește să se asigure că autobuzul livrat respectă toate caracteristicile tehnice din documentația de atribuire, în condițiile în care autonomia de transport mai mare de 200 km va fi punctată conform factorului de evaluare „*Componenta tehnică 2 - Autonomia de transport garantată de minim 200 km între două încărcări succesive, calculată conform standardului E-SORT ciclul 1 (urban greu)*”;

- Față de cele mai sus menționate, Consiliul apreciază că nu se impune eliminarea cerinței contestate astfel cum contestatoarea a solicitat prin actul de sesizare, deoarece, într-o astfel de situație, s-ar putea ajunge la situația în care vehiculul livrat să aibă o autonomie reală mai mică decât cea prezentată în ofertă, situație în care nu va fi respectată propunerea tehnică depusă și, eventual, punctajul obținut de aceasta. În ceea ce privește costurile cu testele E-SORT la care face referire contestatoarea în cadrul actului de sesizare a CNSC, Consiliul apreciază că nimic nu împiedică ofertanții să ia în considerare, la stabilirea prețului oferat, toate costurile pe care le implică depunerea ofertei în prezenta procedură de atribuire, prevederile documentației de atribuire fiind obligatorii pentru toți operatorii economici participanți la procedura de atribuire.

În cadrul „punctului de vedere” înregistrat la CNSC sub nr. 34770/13.07.2022, SRL susține că „documentația de atribuire ar trebui să permită cel puțin o variație între cele două teste E-SORT, pentru a evita astfel acordarea unui drept discreționar Autorității Contractante de a anula contractul încheiat cu ofertantul declarat câștigător la cea mai mică variație a rezultatului testului E-SORT la livrare”.

Adresa înregistrată la CNSC sub nr. 34770/13.07.2022 reprezintă răspunsul contestatoarei la cererea de intervenție formulată de SRL, la punctul de vedere al autorității contractante și la răspunsul consolidat la clarificări al acesteia, înregistrat sub nr. 94924/08.07.2022, documentul în discuție având natura unor concluzii scrise, fiind și ultimul document depus de ofertanta contestatoare în prezentul dosar.

În raport de solicitarea din cadrul actului de sesizare a CNSC de **eliminare** a cerinței „*La livrarea primului autobuz se va prezenta un nou buletin E-SORT pentru ciclul 1 (urban greu) din care să rezulte că este îndeplinită autonomia declarată prin buletinul E-SORT depus la ofertă*”, Consiliul apreciază că, în speță, suntem în prezența unei solicitări adresată Consiliului **de a modifica cerința contestată** în sensul permiterii unei variații între cele două teste E-SORT, context în care, în aprecierea membrilor Completului de soluționare, sunt incidente dispozițiile art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, care stipulează

următoarele: „Este inadmisibilă prezentarea unor noi motive de contestare și/sau formularea unor noi capete de cerere pe calea concluziilor scrise sau orale ori a precizărilor la contestație ulterior termenului legal de formulare a acesteia”.

Modificarea obiectului contestației, respectiv a solicitărilor adresate Consiliului în legătură cu actele atacate, se putea realiza doar în cadrul termenului stipulat de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016.

Față de cele mai sus menționate, Consiliul va respinge această critică a contestatoarei.

Ultimul capăt de cerere formulat de contestatoare se referă la obligarea autorității contractante „la prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, astfel încât operatorii economici să poată beneficia de un interval de timp suficient pentru pregătirea documentelor de calificare și elaborarea ofertelor”.

Analizând anunțul de participare simplificat nr. CN1043613/**16.06.2022**, Consiliul constată că, inițial, „termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare”, a fost stabilit pentru data de **18.07.2022**, ora 15.00, criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț” și valoarea estimată, fără TVA, de 304.670.300 lei fără TVA.

Prin Anunțul de tip erată EN1037637/26.06.2022, „termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare”, a fost modificat la data de **28.07.2022**, ora 15.00.

Constatând, pe de o parte, că cele două critici ale contestatoarei formulate în legătură cu cerințe ale Caietului de sarcini au fost respinse (una ca rămasă fără obiect iar cealaltă ca nefondată), iar pe de altă parte, că prezenta procedură de atribuire reprezintă o reluare a unei proceduri anterioare având același obiect, inițiată de autoritatea contractantă prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. CN1019372/03.03.2020 [de asemenea, contestată la documentația de atribuire de SRL și anulată de către autoritatea contractantă în conformitate cu dispozițiile art. 212 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 98/2016, la data de 22.07.2020], Consiliul apreciază că nu se impune prelungirea perioadei de depunere a ofertelor, luând în considerare și faptul că nu se reclamă încălcarea vreunor dispoziții legale referitoare la modul în care a fost stabilit termenul limită pentru depunerea ofertelor, prevederile art. 153 alin. (1) lit. b) și alin. (2) din Legea nr. 98/2016 (invocate de contestatoare în cadrul actului de sesizare a Consiliului), nefiind incidente în cauză. În plus, Consiliul a soluționat prezenta contestație la data de 15.07.2022, contrar supozițiilor contestatoarei referitoare la faptul că „cel mai probabil soluționarea acestei contestații pe fond se va realiza spre finalul acestei perioade” (Nota Consiliului: 28.07.2022).

Luând în considerare cele anterior menționate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (6) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va respinge, ca nefondată, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu, în calitate de autoritate contractantă și, pe cale de consecință și solicitarea contestatoarei de obligare a autorității

contractante la plata cheltuielilor de judecată, în cauză nefiind incidente dispozițiile art. 453 alin. (1) Cod proc.civ.

Față de soluția pronunțată, Consiliul va respinge cererea de intervenție formulată de SA.

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

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

CONSILIUL DECIDE:

Respinge, ca nefondată, contestația formulată de SRL, în contradictoriu cu, în calitate de autoritate contractantă.

Respinge cererea de intervenție formulată de SA.

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 5 exemplare originale, conține 32 pagini.